
SIGILL: COLL: HARVARD: CANTAB: NOV: ANGL: 1650.
CHRISTO ET ECCLESIAE
The Gift of
Hon. Richard H. Dana
of Cambridge,
(H. C. 1837,)
25 Oct. 1866.

DER SUNDZOLL

SEINE GESCHICHTE, SEIN JETZIGER BESTAND UND SEINE STAATSRECHTLICH-POLITISCHE LÖSUNG.

VON

H. SCHERER.

NEBST EINEM ANHANG

ÜBER DIE SUNDZOLLFREIHEIT DER POMMERSCHEN UND PREUSSISCHEN STÄDTE.

ALS BEILAGEN

DIE AUF DEN SUNDZOLL BEZÜGLICHEN VERTRÄGE, FRIEDENSSCHLÜSSE, TARIFE, TAXORDNUNGEN (ZUM THEIL NOCH UNGEDRUCKT), ZOLLRECHNUNGEN DER VERSCHIEDENSTEN ART UND EINE SEEKARTE DES SUNDES.

BERLIN.

VERLAG VON DUNCKER UND HUMBLOT.

1845.

1865, [illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]
([illegible] 183[illegible])

Vorwort.

Zu allen Zeiten, seit Menschen und Länder mit einander verkehren und aus nahen und fernen Gegenden die Produkte ihres Bodens und Gewerbfleifses umtauschen, ist ein möglichst unbehinderter und freier Weg als eine der wesentlichsten Bedingungen blühenden und lebhaften Handels angesehen worden. Es hat daher immer Kämpfe gegeben, wenn die natürlichen Verbindungswege, sei es durch einseitige Akte der Gewalt, sei es durch ungerechte oder unpolitische Verträge, gestört und aufgehoben wurden.

Wenn wir indefs aus der Gegenwart auf die Vergangenheit zurücksehen, so müssen wir anerkennen, dafs die Lasten und Hindernisse, die sonst zu Land und Wasser den Handel aufhielten und erschwerten, in der Mehrzahl aufgehört haben. Seit Herstellung des grofsen Friedens hat die Politik aller kultivirten Staaten den materiellen Interessen eine so unmittelbare Sorgfalt zugewendet, oder es haben vielmehr die materiellen Interessen sich selbst eine so unwiderstehliche Geltung zu erringen gewufst, dafs der Handel einen noch nie da gewesenen Aufschwung genommen und sich den Zugang an Orte verschafft hat, die bisher aller Berührung entzogen waren.

Wo also noch dem Völkerverkehr künstliche Schranken gezogen, wo insbesondre die von der Natur selbst angewiesenen und von ihr unterhaltenen Verbindungswege in ihrem freien allgemeinen Gebrauch beeinträchtigt werden, da besteht ein wider-

natürlicher, daher ungerechter Zustand und widerspricht dem Geist und Beruf unsres Jahrhunderts.

Unter allen Ländern Europas ist Deutschland dasjenige, dessen auswärtiger und zum Theil innerer Verkehr den meisten und empfindlichsten Bedrückungen unterliegt. Die von dem Wiener Kongrefs ausgesprochene Freiheit der Flufsschifffahrt ist nur zur halben Wahrheit und selbst dahin nur nach langer Zeit und Mühe gelangt.

Wenn der Zollverein durch Umsturz der inneren Schlagbäume einen nationalen Handelsbund zu schaffen vermochte, mit der Produktionskraft von 28 Millionen thätiger und geschickter Menschen, so folgte daraus auch die Nothwendigkeit, den äufsern Handel im Verkehr mit fremden Ländern schwunghafter und direkter zu betreiben, als bei der zeitherigen Zersplitterung und Trennung. Nun wird aber der wichtigste Antheil des äufsern Handels durch die Schifffahrt vermittelt und die einzige Küste, welche bis jetzt dem Zollverein zu freier Verfügung steht, sind die längs der Ostsee gelegenen Provinzen der preufsischen Monarchie.

Kein Vernünftiger wird verlangen, dafs die gesammte Aus- und Einfuhr des Zollvereins durch die Ostseehäfen bewerkstelligt und das südliche und westliche Deutschland von seinem natürlichen Stromgebiet der Elbe, Weser und des Rheins abgezogen werden. Jeder dagegen wird einsehen, dafs nur für das östliche Deutschland die Benutzung der Küste bei Weitem nicht in dem Mafse erfolgt, als nach der Gröfse seiner Produktion und Konsumtion zu erwarten wäre.

Der Grund dieses Zustands liegt aber, wo nicht ausschliefslich, doch hauptsächlich in der Existenz des Sundzolls, wodurch die einzige Verbindung der Ostsee mit allen übrigen Meeren der Welt beeinträchtigt und gegen andere Strafsen zurückgesetzt wird. Wenn ein vermeintliches Hoheitsrecht über den Sund und die Belte, wie es Dänemark prätendirt, in keiner Weise als absolut zugegeben werden kann, und wenn jedenfalls die über die Erhebungsweise des Zolls abgeschlossenen Verträge nicht oder nur

mangelhaft vollzogen werden, so folgt daraus die unbedingte Befugnifs zu Reklamationen und wo nöthig Repressalien von Seiten der in ihren Handelsinteressen verletzten Staaten, und kein Fehlschlag des einzelnen Falles kann die Pflicht aufheben, alle Mittel so lang zu versuchen, bis der Zweck erreicht ist.

Unserer Zeit war es vorbehalten, die Sundfrage auf eine Stelle zu bringen, die sie ohne definitive Lösung nicht wieder verlassen kann. Es kann zugleich nur nützlich sein, wenn Vorgänge eingetreten sind, wodurch die öffentliche Meinung lebhafter und energischer einem Gegenstand sich zugewendet hat, der seiner Beschaffenheit nach weniger für eine politische Tagesfrage geeignet schien. Ganz besonders aber ist Deutschland Glück zu wünschen, dafs seine nationale Theilnahme an der Angelegenheit oben an steht, und sich frei von einseitigem Parteiinteresse, von allen Orten her, einstimmig und nachdrucksvoll ausgesprochen hat.

Nicht ohne Rücksicht auf solchen Thatbestand ist dieses Buch geschrieben worden. Zwar ist der Stoff an und für sich möglichst objektiv zu verarbeiten gesucht, denn die Mifsbräuche, Willkürakte und Vertragswidrigkeiten im Sundzoll sprechen für sich allein durch beweisbare Fakta laut genug und bedürfen keiner Verstärkung durch Worte. Auch sind sie das tägliche Thema der Beschwerden für die Schifffahrt und Handel treibenden Völker, und daher mag das Buch aller Orten Interesse erregen, wo die „Sundplage" mehr oder weniger gefühlt wird. Dafs indefs eine nationale Stimmung durchklinge, dafs der Verfasser als Deutscher die ganz besonderen Nachtheile beklage, welche der Sundzoll auf die Produktion und den Güterverkehr, ja selbst auf die politisch-maritime Fortbildung seines Vaterlandes ausübe, wird hoffentlich bei den einheimischen Lesern Anerkennung und bei den fremden Entschuldigung finden.

Die Materialien, welche für die Geschichte des Sundzolls existiren, sind sehr wenige und die wenigen sehr lückenhaft. Es hat im Interesse der dänischen Regierung gelegen, ihr „Seeregal" in möglichst dichtes Dunkel zu hüllen, wohin erst neuerdings

Licht gedrungen ist. Zu Ende der Beilagen findet sich ein Verzeichnifs, das so etwa das Wichtigste der „Litteratur des Sundzolls“ enthält, meist aber fragmentarisch und zum Theil mehr auf Hörensagen als eigne Untersuchung und Forschung begründet. Wo mir nicht unmittelbare Quellen zugänglich waren, kann ich die Versicherung leisten, nur die gewissenhaftesten Mittheilungen praktischer, mit dem Gegenstand nah vertrauter Personen benutzt zu haben. Was insbesondere den zweiten Theil betrifft, wo der jetzige Zustand geschildert und in die Einzelnheiten der Zollklarirung und der Geschäftsordnung eingegangen wird, so ist meinen Anfragen bei den ersten Handelsplätzen der Ostsee mit grofser Gefälligkeit entsprochen worden, und mehre der Rechnungen und Tarife verdanke ich geneigter Vermittlung. Die Zollrollen von 1643 und 1645 gelangen hier als gedruckt zum erstenmal ins Publikum. Der Tarif vom 1. Januar 1842 ist die offizielle Ausgabe und ausführlicher, als die im grofsen Verkehr übliche. Der Abhandlung über die Freiheiten der pommerschen Städte liegen authentische Berichte zu Grund.

Ich habe mich bemüht, für jede Behauptung Belege und Nachweise herbeizuschaffen. Insofern sind wissentliche Irrthümer als ausgeschlossen zu betrachten, und ich kann dem sachkundigen Leser vertrauen, dafs er meine Absicht, der guten Sache einigen Vorschub zu leisten, anerkennen und die Ausführung nicht ganz verwerfen werde.

Berlin, den 7. Juli 1845.

H. S.

Inhalt.

Geschichte des Sundzolls.

I.

Von den frühesten Zeiten bis zum Vertrag von Speier 1544.

Drei Meerengen sind es, durch welche seit Menschengedenken *die* Nord- und Ostsee zusammenfliefsen. Sie heifsen der Sund, auch Oresund oder Oeresund genannt, der grofse Belt und der kleine Belt, und bilden die einzigen und natürlichen Strafsen, vermittelst deren die Millionen Bewohner der Ostseeküsten und das ganze dahinter liegende Binnenland den Verkehr unterhalten mit den übrigen Meeren und allen überseeischen Ländern. Die Schöpfung selbst hat hier das Gesetz gesprochen. Dasselbe verletzen heifst mit Willkür eingreifen in die ewige Ordnung der Natur, und wenn am Ende auch der faktische Zustand des Besitzes — das jus detentionis — zur äufsern Anerkennung gelangen mag, so kann doch nach einer alten Regel der Juristen, was zu Anfang fehlerhaft war, durch keinen Verlauf der Zeiten zum Rechte werden. Das freie Meer — ist ein alter Satz des Völkerrechts und Nichts kommt darauf an, ob von der hohen See oder von einer Meeresenge geredet wird. Ein abstrakt gedachter Begriff der Suveränität möchte sich vielleicht dem widersetzen und die Hoheit der Meere so weit ansprechen, als er sie behaupten kann. Allein, wenn andre Staaten daran Beschwerde nehmen und die Mafsregeln der Retorsion selbst bis zur materiellen Gewalt steigern, so sehen wir kein rechtliches Hindernifs, das im Wege stände. Wo nicht die künstlichen Arbeiten, die Schutz- und Vertheidi-

gungswehren eines Hafens oder einer Rhede eintreten, da hat das Meer keinen bestimmten Oberherrn und Meister, sondern Alle erscheinen mit gleichen Ansprüchen. Fern sei es von uns den Flufszöllen das Wort zu reden, allein gegenüber den Seezöllen haben sie doch ein besseres Fundament. Die Erhaltung eines schiffbaren Strombetts ist die Pflicht der Uferstaaten und sie mögen davon das Recht ableiten, sich bei Denjenigen zu entschädigen, die von ihrer Mühe und Sorge Gebrauch machen. Allein Meerstrafsen, gleich dem Sund und den Belten, sind Werke der höhern Schöpfung, sie erhalten sich selbst, ohne Zuthun menschlicher Einwirkung oder jedenfalls mit einer äufserst untergeordneten Theilnahme derselben. Auch die bestrittene Beherrschung des Meeres durch möglichst weit reichende Geschütze leidet weder bei dem Sund und noch weniger bei den Belten Anwendung, da sie selbst an ihrer schmalsten Stelle von keinem Ufer aus beherrscht werden können. Die Verhältnisse des Sundes wiederholen sich auf mehren Punkten Europa's. Wir sehen, wie die Nordsee durch den Kanal ausströmt in den Atlantischen Ozean, desgleichen das Mittelmeer durch die Säulen des Herkules, und das schwarze Meer durch den Bosporus sich mit dem Mittelmeer verbindet. Aber überall sehen wir jetzt einen freien, unbehinderten Aus- und Eingang, ein gleiches Recht für alle seefahrenden Nationen, von keiner Last oder Servitut beschwert. Während selbst der Türke die Schiffe frei passiren läfst, erhebt der Däne einen Tribut fort, um dessen natur- und rechtgemäfses Grundprinzip es ohne die bisher ihm geschenkte Geduld und Nachsicht sehr übel stehen dürfte. Wir wollen indefs die schwache Seite nicht weiter hervorheben, sondern den Besitzstand anerkennen, so weit er sich ohne Mifsbräuche und Willkür durch Gewohnheitsrecht und vertragmäfsige Beistimmung hergestellt hat.

Der Ursprung des Sundzolls und seine erste Erhebung verliert sich in das Dunkel der frühesten Geschichte und läfst sich in bestimmter Fassung nicht nachweisen. Ohnedies verläfst der skandinavische Norden später als andere Länder den Zyklus der Mythe.

Jedenfalls wurde der Zoll so früh erhoben, als man ihn mit der stärkern Gewalt erzwingen konnte. Und es steht mit seinem Rechtstitel nicht besser als bei vielen andern Missbräuchen und Privilegien, die man in den alten Zeiten mit der Faust und dem Schwert usurpirte und deren Auflösung und Zurückführung auf einen natur- und rechtgemäfsen Zustand theils der neuen Geschichte vorbehalten war, theils noch der Zukunft vorbehalten bleibt. Selbst wenn der Sundzoll ursprünglich nur ein Lösegeld war, durch die normannischen Freibeuter von jedem durchfahrenden Schiff erhoben, oder, wie Andere annehmen, ein Schutz- und Geleitsgeld von den wehrlosen Schiffern für die kriegerische Bedeckung (Convoy) bezahlt, die sie gegen die normannischen Angriffe sichern sollte, so hörten doch alle Gründe für solche Einrichtung auf, sobald es keine Piraten mehr gab, sobald sich in den dortigen Gegenden ein geordnetes Staatswesen entwickelte und Dänemark als die leitende Macht Skandinaviens in die europäische Geschichte eintrat. Man will schon in der Frithjofssage die beiden Verse:

„Wenn der Krämer sich naht, so beschütze sein Schiff, doch den Zoll dir der Schwache bezahl',
Du bist König der See; er ist Sklav' des Gewinns und sein Gold ist nicht mehr als dein Stahl."

auf den Sundzoll deuten.

Isländische Sagen erzählen von Wikingzügen nach dem Sund und den Gefahren, welche jene Wikinger von den daselbst stationirten dänischen Schiffen zu bestehn hatten. Dänemark gestattete nicht, dafs eine bewaffnete Flotte durch den Sund segle und König Svend Tvesläg sah es als eine grofse Beleidigung an, dafs sein Schwager, der norwegische König Oluf Tryggeson, ohne anzufragen, durch den Sund nach den Wenden gesegelt war, um der Königin Thyre Leibgedinge abzuholen. Die Herrschaft über den Sund wurde als ein Regal betrachtet, weshalb König Knud der Heilige in einem Streit mit Schonens Einwohnern wegen neuer Auflagen sie daran erinnerte, dafs er als Herr über alle Buchte und Sunde

ihnen den Zugang zur Heringsfischerei im Oeresund untersagen könne. Auf diese Herrschaft gründete sich auch das ausgedehnte Wrackrecht der dänischen Fürsten.

Manche suchen den Ursprung des Sundzolls auch in dem früherhin reichen Heringsfang auf Schonen. Obgleich letzterer aufgehört, so habe man den Mifsbrauch der Abgabe beibehalten und dadurch den Zoll usurpirt. Diese Behauptung wird dadurch widerlegt, dafs man stets unterschieden hat zwischen der Abgabe vom Heringsfang, welche allezeit auf der Küste von Schonen erlegt wurde, und dem eigentlichen Transitzoll, den man stets auf der Seeländer Küste entrichtete.

Von der frühesten Zeit an, in welcher eine einigermafsen beglaubigte und zusammenhängende Geschichte des skandinavischen Nordens beginnt, haben sich, mit Ausnahme einer kurzen Episode von 1332 bis 1360, die Küsten der sämmtlichen Meerengen, welche die Ost- und Nordsee verbinden, unter dänischer Herrschaft befunden. Erst seit dem Jahre 1658 ist durch die in dem Rothschilder Friedensschlufs ausgesprochene, in späteren Verträgen bestätigte Abtretung von Schonen, Halland und Bleckingen an die Krone Schweden, die Ostküste des Sundes in ein anderes staatsrechtliches Verhältnifs gekommen. Das sogenannte „Hoheitsrecht" Dänemarks auf den Sund und die Belte stammt aus jener Zeit, wo es sich in dem vollen Besitz der drei Meerengen und ihrer Küsten befand, wo dieselben auf beiden Seiten von dänischem Gebiet umschlossen waren und, nach einer etwas gewaltsamen Auslegung, als frei verfügbares Eigenthum galten. Um sich in den Stand zu setzen das vermeintliche Hoheitsrecht zu behaupten, wurden die Aus- und Eingänge der drei Wasserstrafsen befestigt und ganz besonders an der schmalsten Stelle des Sunds die beiden Forts Kronburg und Helsingburg angelegt, wovon das letztere dermalen in dem Besitze Schwedens ist.

Die Kürze und geringere Gefährlichkeit des Sundes hatten denselben nach und nach zu der fast ausschliefslich gewählten Fahrstrafse gemacht und Dänemark, das dadurch seine Zollver-

waltung und Erhebung um Vieles vereinfacht und erleichtert sah, that nicht nur Nichts, um den Handel nach den Belten zu ziehen, sondern liefs die Nachricht verbreiten, es seien dieselben für schwere Fahrzeuge zu seicht. Zuletzt verbot es sogar, Karten über ihr Fahrwasser anzufertigen *). Als jedoch die fortschreitende Seewissenschaft diesen Wahn zerstreute und im letzten dänisch-englischen Kriege ganze Kauffahrteiflotten unter Bedeckung schwerer Kriegsschiffe die Belte unbeschadet passirten, so sah sich Dänemark veranlafst neue Zollstätten daselbst anzulegen, wovon die für den grofsen Belt in Nyburg, die für den kleinen Belt in Friedericia besteht. Doch immer kann auch heutzutage der Sund als die vornämlichste und regelmäfsige Verbindungsstrafse der beiden Meere gelten.

Die ersten urkundlichen Nachrichten über Erhebung der Sund- und Beltzölle von Seiten Dänemarks kommen vor in der ersten Hälfte des vierzehnten Jahrhunderts. Aus ihnen ergibt sich, dafs die Zölle bereits damals zu den vielfachsten Konflikten mit denjenigen Ländern und Städten Anlafs gaben, deren Schifffahrt und Handel schwer davon bedrängt wurde. Vor allen Andern sehen wir den Hansabund als den mächtigsten Feind und Kläger auftreten. Zu jener Zeit allein gebietend auf den Meeren war er keineswegs geneigt noch nachgebend genug, um gutwillig dergleichen lästige Fesseln zu leiden. Die Nachtheile und Hindernisse, die er davon erfuhr, waren insofern direkt und unmittelbar, als eine grofse Anzahl der bundgenössischen Städte, wie Riga, Elbing, Königsberg, Greifswalde, Stralsund, Stettin, Rostock,

*) Wir entnehmen die letztere Nachricht aus Hrn. Lemonius Denkschrift über die Verhältnisse des Sundzolls S. 9, ohne für ihre Richtigkeit einzustehen. Jedenfalls erscheint sie nichts weniger als unwahrscheinlich, und wird noch übertroffen durch die Thatsache, die Hr. Schlegel, ein Ultradäne und der eifrigste Vorkämpfer für den Sundzoll, in seinem „Staatsrecht Dänemarks" S. 382 selbst anführt. Unter Regierung der Könige Friedrich II. und Christian IV. trieb man die Willkür so weit, zu befehlen, dafs jeder Weg, der aufser dem Sund und den Belten nach russischen Häfen genommen würde, wie z. B. um das norwegische Finnland nach Archangel, als eine Beeinträchtigung des dänischen Zollregals anzusehen sei.

Wismar, Danzig und besonders das mächtige Lübeck diesseits der Meerengen lagen, und in dem ganzen Bereich ihres auswärtigen Handels gestört wurden. Es kam daher zwischen der Hansa und Dänemark zu zahlreichen Zwisten, die gewöhnlich durch Waffengewalt entschieden werden mufsten. Je nachdem der Ausgang für die eine oder andere Partei günstig war, wurden beim Friedensschlufs die mehr oder minder vortheilhaften Privilegien bewilligt, welche die Hansestädte bei dem Sundzoll genossen. In der Mehrzahl der Fälle blieben die Städte Sieger. Hr. Sartorius in seiner Geschichte des hanseatischen Bundes bemerkt darüber:

„Die Hansen beherrschten die dänischen Inseln und Halbinseln, den Sund und die Belte, sie sprachen diese Meerengen, wenigstens die freie Fahrt durch dieselben gleichsam als ihr Eigenthum an. Sie genossen bei dieser Durchfahrt Zollfreiheit und Zollbegünstigung, wie kein anderes Volk sie genofs und dieselben blieben bestehen, so lang die Städte sich dies Alles zu erhalten wufsten."

Es ereignete sich selbst mehre Male, z. B. während des Kriegs mit dem König Waldemar Attertag im Jahr 1363, dafs die Hansestadt Lübeck den Sund besetzt hielt und den Zoll auf eigene Rechnung erhob. Auch scheint Schweden, wenn gleich nur auf kurze Zeit (1332 bis 1360), wo Schonen und damit die Ostküste des Sunds von König Magnus Erikson erobert worden war, mit Dänemark den Zoll getheilt zu haben. Wenigstens läfst sich nicht anders erklären, wie König Albrecht in seiner Eigenschaft als König von Schweden Ansprüche auf Schonen erhob und im Jahr 1368 den Hansestädten neben anderen Privilegien auf Schonen die Sundfreiheit für alle Ladungen von Heringen gegen die mäfsige Gebür von 11 Schilling Grot — auf das Schiff gerechnet — zugestehen konnte. Dies Privilegium wurde durch eine Urkunde Waldemars III. von Dänemark im J. 1370 nicht nur bestätigt, sondern zugleich auf verschiedene andere Artikel ausgedehnt. So unbezweifelt nun allerdings diese Freiheiten im Allgemeinen sind, so unsicher bleibt es doch zu sagen, wie weit sie sich im Einzelnen erstreckten.

Hr. Sartorius will sie auf die ganze Fracht hanseatischer Schiffe beziehen, sei es, dafs sie mit Produkten ihres Vaterlands oder fremder Gegenden beladen waren. Gewifs war ferner die Zollbefreiung nicht für alle Städte gleich, wahrscheinlich waren die sechs „wendischen" Städte am meisten begünstigt. Es scheint, dafs sie für das Schiff überhaupt einen Rosenobel *) erlegten und alsdann von jedem andern Stückzoll befreit waren. Dazu kam, dafs sie lange Zeit auf Schonen und Bergen einen eigenen Staat gebildet und überall im skandinavischen Norden ihre Kommanditen und Maskopeien zerstreut hatten **). Nächst den wendischen Städten mögen die hanseatisch-niederländischen Kommunen die gröfsten Vorrechte im Sundzoll besessen haben. Zuweilen versuchten die dänischen Könige den Zoll zu erhöhen, mufsten ihn aber fast immer auf der Städte Forderung zurücksetzen ***). Auf jeden Fall hatten die Hanseaten durch ihre gröfseren oder geringeren Privilegien im Sund sehr überwiegende Vorzüge vor den übrigen Nationen.

Um der Uebermacht des Hansabundes ein Gegengewicht aufzustellen, suchten die ersten Könige Dänemarks aus dem Hause Oldenburg andere Handel treibende Völker in die Ostsee herbeizuziehen, indem sie zu diesem Behuf denselben ansehnliche Freiheiten zugestanden. So schlofs König Johann II. im Jahr 1491 mit England einen Vertrag und Christian I. bewilligte verschiedenen Städten der Niederlande Vorrechte, die von Christian II. noch weiter ausgedehnt wurden. Zu Ende der Regierung dieses Fürsten im Jahre 1515 scheinen die Holländer von dem Sundzoll gegen Erstattung eines bestimmten Jahrgeldes ganz befreit gewesen zu sein. Dadurch mochte die Eifersucht der Hansa gereizt

*) Der Rosenobel ist eine antiquirte Münze, betrug etwa 6¾ Thlr. Preufs. und war in Gold geprägt.

**) S. Dahlmann Geschichte Dänemarks 3. Th. S. 142.

***) Hr. Schlegel sagt naiv: „Der Geldverlegenheit, worin sich die dänischen Könige oft befanden, wurde am leichtesten durch eine Erhöhung des Sundzolls abgeholfen."

werden, so dafs Lübeck nach dem Tode Friedrichs I. (1525) im Auftrag des Bundes den völligen Ausschlufs der Holländer von der Fahrt der Ostsee verlangte. Doch scheint es nicht, als sei diesem Verlangen entsprochen worden. Wenigstens sehen wir im Jahr 1544 zu Speier einen Vertrag geschlossen zwischen Christian III., König von Dänemark, den Herzogen Johann, Adolf, Friedrich von Schleswig-Holstein und ihren Unterthanen einerseits und Karl V. in seiner Eigenschaft als Regent der Niederlande andererseits, worin folgender Artikel zu lesen:

„Die Unterthanen der beiden kontrahirenden Parteien werden Handel und Verkehr mit einander treiben können ohne Hindernifs, zu Land und Wasser und in den unten erwähnten Königreichen, Fürstenthümern und Herrschaften, doch unter dem Beding, dafs sie den gewöhnlichen, seit langer Zeit („wie von Alters hero“) bestehenden Zollsatz erlegen. Ihre Güter und Waaren sollen weder von den Herren selbst, noch von ihren Dienern und Beamten konfiszirt, noch zurückgehalten werden.“

Siehe die Beilage 1.

Mit diesem Akt treten die Niederlande in der Geschichte des Sundzolls auf und da ihr Handel in eben so raschem Aufschwung sich erhob, als der des Hansabundes fiel, so werden wir ihnen in der nächsten Periode häufig begegnen. Ueberhaupt wird nun der Sundzoll mehr und mehr Gegenstand völkerrechtlicher Verträge, die in diplomatischer Weise verhandelt werden. Je weiter sich der Handel über die Welt ausdehnt, je mehr Völker daran Theil nehmen und je näher die verbesserte und beschleunigte Schifffahrt die Länder zusammenführt, desto mehr verliert auch der Sundzoll seinen unsichern, schwankenden, zweifelhaften Charakter und tritt, — unbeschadet seines recht- oder unrechtmäfsigen Grundprinzips, — als ein durch Verträge stabilisirtes Faktum in die Handelspolitik ein. Was vorher liegt, sind nur mangelhaft konstatirte Thatsachen, vielfach auf Vermuthungen und Traditionen gestützt, ohne bestimmte historische Grundlagen, wechselnd nach dem Recht des Stärkern und zum grofsen Theil ohne Treu

und Glauben. Erst mit dem Zeitpunkt, wo das europäische Staatensystem sich auf der Basis der Ordnung und des Rechts befestigte, wo die einzelne Gewalt höhere Gesetze annehmen und anerkennen mufste, wo das Faustrecht abgeschafft und ein innerer Frieden hergestellt wurde, wo überhaupt eine eigentliche Wissenschaft der Politik und des öffentlichen Rechts sich zu erheben anfing, erst von diesem Zeitpunkt an läfst sich auch unser Gegenstand mit Sicherheit behandeln und ihm die bestimmte Gestalt und Darstellung geben, welche der nächste Abschnitt enthalten soll.

II.

Von dem Vertrag zu Speier bis auf die Verträge von Christianopel, Brömsebro und Kopenhagen (1544—1701).

Der Vertrag von Speier enthält keine spezielle Angabe des Sundzolls. Die Schifffahrt durch den Sund wird allen Wasserwegen gleichgestellt, welche sich in den Gränzen des Königreichs befinden, und es scheint, als wäre der angeführte Artikel auf alle Zölle des dänischen Staates, den Sundzoll eingerechnet, zu beziehen gewesen. Auch läfst sich kein bestimmter Tarif aus jener Periode auffinden, obgleich der Zoll seit unvordenklicher Zeit existirte. Ohne Zweifel wurde er hauptsächlich von Salz und Wein erhoben (der eigentliche Zoll) und bestand sodann noch in einer gewissen Anzahl von Rosenobeln für jedes Fahrzeug (das Schiffgeld). Auch ist es wahrscheinlich, dafs die Niederländer für ihre Rückfahrten, wenn sie die Ostsee verliefsen, frei von der Zollpflicht waren. Noch gewisser wird sein, dafs das „alte Zollrecht“ dasjenige nicht überstieg, welches unter der Regierung Christians III. erhoben wurde. Als die Holländer sich über die Erhöhung des Zolls seit 1548 beschwerten, so läugnete zwar der König die Thatsache nicht, wohl aber suchte er sie zu rechtfertigen durch Berufung auf das Privilegium, welches alle selbständigen Regenten haben, in ihren etreffenden Staaten die Zölle zu erhöhen.

Doch besitzt man zwei wichtige Urkunden aus dem Jahre 1558, welche für die damaligen Ansätze des Sundzolls einigen Fingerzeig abgeben. Die eine davon enthält die Antwort des Königs Christian III. auf verschiedene, den Zoll betreffende Anfragen und die andere ist ein „Register und eine Aufzählung der Zölle, welche im Sund für Rechnung Sr. Majestät erhoben worden.“ Diese Urkunden waren den Beamten und Dienern der Zollkammer von Helsingör mitgetheilt worden und können so etwa für den ersten Entwurf, für die erste Probe dessen gelten, was man heutzutage den Zolltarif nennt.

Aus den Urkunden erkennt man sogleich, dafs eine Unterscheidung bestand zwischen den privilegirten und nicht privilegirten Völkern. Die letzteren, wozu man damals zählte die Engländer, Schotten, Franzosen, die Bewohner der Stadt Emden und die Portugiesen, zahlten einen Rosenobel für das Schiff, bei der Hin- wie bei der Rückreise. Der Zoll auf die Waaren war im Allgemeinen ein Prozent vom Werth, nur der Zoll auf Wein war höher und betrug $3\frac{1}{3}$ auf das Hundert.

Die privilegirten Völker, damals die Niederländer und alle Hanseaten, waren einer Abgabe von sechs Fässern Salz unterworfen für jede Ladung dieses Artikels, die den Sund passirte, und erhielten dafür einen Goldgulden als Entschädigung. Uebrigens wichen ihre übrigen Privilegien sehr unter einander ab. Die sechs Hansestädte, welche man die „wendischen“ nannte (Lübeck, Hamburg, Rostock, Stralsund, Wismar und Lüneburg) genossen eine vollständige Freiheit für ihre eigenen Fahrzeuge und für ihre eigenen Waaren, vorausgesetzt, dafs sie mit richtigen Zertifikaten versehen waren. Von dieser Freiheit ausgeschlossen blieben jedoch, wie es scheint, die rheinischen und starken Weine, für deren Verzollung dieselbe Vorschrift galt, als bei den niederländischen. Wenn die Zertifikate der wendisch-hanseatischen Schiffe nicht in Ordnung waren, oder ihre Ladungen aus fremden Waaren bestanden, oder wenn Fremde daran ein gemeinschaftliches Eigenthum hatten, so zahlten die Schiffe einen Zoll von einem bis

zu drei Rosenobeln. Die sogenannten „osterschen Hansestädte", als da genannt werden Danzig, Königsberg, Riga, Reval, Pernau, Stettin, Greifswalde, Wolgast, Elbing, Kolberg, hatten weniger ausgedehnte Privilegien. So bezahlten sie für ihre eigenen Schiffe und Waaren, wenn auch mit dem gebürenden Zertifikat versehen, einen Rosenobel. Ob die Schiffe in Ladung oder Ballast gehen, ist einerlei. Haben sie aufser dem eigenen Gut noch fremdes, so geben sie zwei Rosenobel. Haben sie eine fremde Schiffspart, so zahlen sie dafür besonders einen Rosenobel. Für den Wein gilt die alte Regel. Die dänischen Schiffe und dänischen Waaren sind frei von jedem Zoll, ist es aber fremdes Gut, so mufs ein Rosenobel gezahlt werden. Die Niederländer und die „westerschen Hansestädte" d. h. die westlich vom Sund gelegenen zahlten

für jedes Schiff unter 100 Last und in Ballast 1 Rosenobel,
für jedes Schiff über 100 Last und in Ballast 2 Rosenobel,
für jedes Schiff unter 30 Last und in Ladung $1\frac{1}{4}$ Rosenobel,
für jedes Schiff unter 100 Last und in Ladung 2 Rosenobel.

Rheinische Weine und starke Weine, wahrscheinlich spanische, mufsten, wie es scheint, einen Zoll von $3\frac{1}{3}$ Prozent entweder in Natur oder in klingender Münze nach Wahl der Zollkammer entrichten. Amsterdam genofs für die starken Weine freien Durchgang, sobald konstatirt wurde, dafs sie Bewohnern dieser Stadt gehörten. Diese vom Jahr 1558 datirte Zollrolle, woraus die voranstehenden Auszüge entnommen sind, kann gewissermafsen als der älteste Tarif des Sundzolls betrachtet werden und findet sich in der dänischen Uebersetzung von „Cragii Annales, Kopenhagen 1776."

Wir nahen nunmehr der Zeit, wo der erste speziell über den Sundzoll geschlossene Vertrag die grofse Reihe von Verträgen eröffnet, welche seitdem darüber geschlossen wurden.

Obgleich der Hansabund schon mit Ende des funfzehnten Jahrhunderts zum Sinken kam und die Entdeckung der neuen Welt, desgleichen die Befreiung der Niederlande neue auf Nationaleinheit begründete Seemächte schuf, so behauptete er dessenungeachtet,

besonders in den nordischen Gewässern, noch eine lange Zeit sein Regiment und Uebergewicht. Trotz Frieden, Privilegien und Unterhandlungen brachen immer wieder Fehden mit Dänemark wegen des Sundzolls aus und wir sehen die erste Hälfte des sechszehnten Jahrhunderts voll von Streit und Hader zwischen den beiden Mächten. Endlich kam es im Jahr 1560 zum Abschlufs des Vertrags von Odensee zwischen dem König von Dänemark und seinen Unterthanen „einen“ und „den ehrbaren Hansestädten und derselbigen Kaufmannen — anderen Theils.“ Wir erwähnen die Worte des Textes, um die Behauptung Dänemarks von vornherein zu widerlegen, als sei der Vertrag nicht mit dem ganzen Hansabund, sondern nur mit einzelnen Städten verhandelt worden. Allerdings waren nur einzelne Städte — darunter auch Stettin — mit der politischen Geschäftsführung beauftragt, allein sie unterhandelten und ratificirten „aus Befehligung der gemeinen Hansastädte.“ Dieser Umstand hat noch praktische Bedeutung bei der Frage über die Zollfreiheit der pommerschen Städte, wovon weiter unten.

Der Odenseesche Vertrag wurde unter der Regierung Friedrichs II. geschlossen. Als Grundlage seiner Bestimmungen hat unverkennbar die bereits angeführte Zollrolle von 1558 gedient. Im Wesentlichen werden den Hanseaten ihre althergebrachten Freiheiten bestätigt, und wenn gleich in dem Vertrage freilich eine von den früheren sehr verschiedene Sprache herrscht, wenn sie allerdings diese und jene Freiheit aufgeben mufsten, so konnten sie sich noch immer Glück wünschen, so Vieles aus dem Schiffbruch ihrer Gröfse zu retten. Wahrscheinlich war König Friedrich II. darum gefügiger, weil er bei Besteigung eines wankenden Thrones von dieser Seite Sicherheit haben wollte. Zwar machten einzelne Städte, wie Danzig und Köln, auf dem Hansatag von 1562 Einsprache gegen die Ratifikation, mufsten sich aber doch zuletzt bequemen und genehmigen.

Wir lassen nachstehend die Hauptbestimmungen des Vertrages von Odensee folgen. Man wird darin eine fast wortgetreue Wie-

derholung der Zollrolle von 1558 finden. Die wendischen Hansestädte erscheinen noch immer als zollfrei, werden jedoch einem „Schreib- und Tonnengeld" unterworfen. Auch ist für Kupfer ein Waarenzoll gleich dem Weine zu zahlen. Wir entlehnen die Auszüge von „Du Mont corps universel diplomatique du droit des gens", wo der vollständige Vertrag in französischer und holländischer Sprache abgedruckt ist. Siehe den holländischen Text in Beilage 2.

I. Für die sechs wendischen Städte.

1) Eigene Schiffe dieser Städte, welche mit eigenen Gütern derselben beladen sind, geben keinen Zoll, nur Schreib- und Tonnengeld. Wein und Kupfer machen Ausnahme und müssen nach alter Gewohnheit verzollt werden, für welche die Zollrolle von 1558, wenigstens in Absicht auf Wein, als ein Zeugnifs gelten kann.

Der Ausdruck: „eigene Güter" bezeichnet einfach: eigenthümlich angehörige, im Eigenthum befindliche, keineswegs etwa (wie dänischer Seits in neuerer Zeit hat wollen behauptet werden) örtliche Produkte und Fabrikate; schon dafs Kupfer und Wein ausdrücklich ausgenommen sind, kann dafür als Beweis gelten.

2) Schiff und Ladung brauchen nicht einem und demselben Eigenthümer zu gehören: es gilt die Zollfreiheit, „obschon Einer in des Andern Schiff Güter hätte."

3) „Unfreie Schiffspart", d. h. Antheil eines Rheders am Schiff, der nicht Bürger ist in einer der 6 Städte, beschränkt die Zollfreiheit in so fern, dafs deshalb ein Rosenobel gezahlt werden mufs.

4) Die Schiffe müssen jährlich zu erneuernde Seebriefe (Seepässe) führen, bei Strafe eines Rosenobel, und gehöriges Zertifikat über die Ladung.

5) Hat ein Schiff einer der wendischen Städte Güter geladen aus einer der anderen osterschen Hansestädte, d. h. deren Eigenthümer einer solchen Stadt angehört, so wird vom Schiff ein Rosenobel nebst Schreib- und Tonnengeld, von der Ladung auch

ein Rosenobel gezahlt. Doch Kupfer und Wein, desgleichen Güter aus anderen Orten, die nicht zu den osterschen Hansestädten gehören, namentlich Güter englischer und schottischer Kaufleute, werden nicht mit einem Rosenobel gefreiet, sondern zahlen die vollen Sätze, wie wenn sie in Schiffen derselben Nation verladen sind.

6. Güter aus einer der wendischen Städte, welche in Schiffen einer der anderen osterschen Hansestädte verladen sind, zahlen einen Rosenobel.

II. Für die anderen osterschen Hansestädte.

1. Eigen Gut im eigenen Schiff zahlt aufser Schreib- und Tonnengeld einen Rosenobel. Wein und Kupfer sind ausgenommen.

2. Ein Zertifikat ist nöthig; des Seebriefes wird nicht gedacht, doch versteht es sich von selber, dafs solcher unentbehrlich ist. Die Strafe eines Rosenobel, wenn ein Schiffspapier fehlt, ist ohne Zweifel auch hier gültig.

3. Ist Eigenthum, was in eine wendische Stadt oder in eine andere estersche Stadt gehört, geladen, so wird von dem Schiffe ein Rosenobel, von der Ladung auch ein Rosenobel entrichtet, es sei denn Wein oder Kupfer, wo die höhere Verzollung eintritt.

4. Bei anderweitiger Ladung wird von dem Schiff auch nur ein Rosenobel gezahlt, für die Ladung gelten die betreffenden Zollsätze.

5. Ob bei „fremder Schiffspart“ das gleiche gilt wie bei den wendischen Städten, dafs sie nur mit einem Rosenobel gelöst zu werden brauchen, ist zweifelhaft. Es könnte wohl in jener Bestimmung ein besonderer Vorzug der wendischen Städte liegen. Für die Anwendung auf die osterschen Städte kann die Zollrolle von 1558 sprechen.

III. Gemeinsame Bestimmungen.

Dahin ist zu rechnen: die Freiheit, wo es bequemer ist, den Belt (unter gleichen Bedingungen wie den Sund) zu passiren.

Ferner eine ausführliche Bestimmung, wonach in den Schiffspapieren bezeugt sein mufs, dafs die Eigenthümer der Ladung

Angehörige sind der betreffenden Stadt. Auch sollen die Namen der Rheder angegeben sein. Es ist dies wichtig, weil daraus geschlossen werden kann, dafs die Heimath des Schiffers nicht in Betracht kommt. Noch ist hervorzuheben, dafs der Odenseer Vertrag über den Abgangsort und über den Bestimmungsort eines Schiffes durchaus keine beschränkenden Regeln aufstellt, wie gleichwohl in späteren Zeiten dänischer Seits behauptet worden ist.

Welche Hansestädte als wendische gelten, unterliegt keinem Zweifel, da sie einzeln aufgezählt sind. Man sehe oben. Dagegen ist ungewifs und bestritten, welche unter dem Ausdruck der osterschen Hansestädte begriffen wurden. Wo, wie hier, die wendischen Städte von den osterschen geschieden werden, verengt sich natürlich die Bedeutung dieses Namens, insofern zu den wendischen auch vier der bedeutendsten Ostseestädte gehören (Lübeck, Rostock, Stralsund, Wismar). Den osterschen Städten sind die westerschen Städte entgegengestellt worden (s. die Zollrolle von 1558) und hängt dieser Sprachgebrauch ohne Zweifel mit dem Namen der Ost- und Westsee zusammen (oceanus orientalis und occidentalis). Wenn dabei die Zollrolle Danzig, Königsberg, Riga u. s. w. als ostersche Städte namhaft macht, so kann dies nicht als eine genaue vollständige für die Auslegung des Odenseer Vertrags mafsgebende Aufzählung betrachtet werden. Offenbar sind hier nur die als Seehäfen hauptsächlich ausgezeichneten Ostseestädte, die nicht zu den wendischen Städten gehören, aufgeführt und sind darum nicht minder zu den osterschen Hansestädten auch die übrigen zur Hansa gehörigen Städte Pommerns, wie anderer Ostseeländer zu zählen.

Wenig ist zu erfahren von der praktischen Ausübung, welche dem Odenseer Vertrag bei der damals mehr und mehr sinkenden Macht der Hansa wirklich mag zu Theil geworden sein.

Bald nach Abschlufs des Odenseer Vertrags, im Jahr 1563, gewährte ein Krieg mit Schweden der Krone Dänemark den Anfals oder Vorwand zu einer bedeutenden Steigerung der Sundzollabgaben, welche auch vertragswidrig gegen die wendischen

und die anderen osterschen Hansestädte durchzuführen versucht wurde und wogegen Lübeck Namens der Hansa vergeblich die Hülfe des Kaisers und des Reichs in Anspruch nahm. Lübeck selbst hat, wie es scheint, mit einer kurzen Unterbrechung unter König Christian IV. nie wieder zum Genufs jener vertragsmäfsig zugesicherten Freiheiten der wendischen Städte gelangen können. Was insonderheit die pommerschen zum Hansabund gehörigen Städte betrifft, so kann zwar Stettin ein Schreiben des Königs Friedrich II. vom Jahre 1568 aufweisen, worin derselbe der Stadt verheifst, sie solle des Odenseer Vertrags „so viel sich gebürt, unterthänigst geniefsen," doch haben dieselben ohne Zweifel so lang keinen vollen Gebrauch davon machen können, bevor sie nicht unter die Herrschaft Schwedens kamen, das sich, aus eigenem Interesse bewogen, im Brömseboer Frieden auf die alten Rechte berief und sie geltend zu machen wufste.

Ueberhaupt beginnt nunmehr auch Schweden, seitdem es durch Gustav Wasa an Ansehn, Macht und Einflufs gewonnen und der dänischen Hegemonie ein Gegengewicht gestellt hat, sich in die Angelegenheit des Sundes näher und entscheidend einzumischen. Vor dieser Zeit (1523) war sein Gebiet an der Ostseeküste äufserst beschränkt. Der Handel befand sich vollständig in hanseatischen Händen und nur selten erschien im Sund ein schwedisches Kauffahrteischiff. Uebrigens hatte Schweden schon seit Jahrhunderten her eigenthümliche und umfassende Vorzüge vor anderen Nationen hinsichtlich der Fahrt im Sund genossen und war schon damals als von dem Sundzoll befreit anzusehen, indem sich nach Auflösung der Kalmarischen Union die drei nordischen Reiche Dänemark, Schweden und Norwegen gegenseitige Freiheit der Zölle zugesichert hatten. Diese alte Uebereinkunft wurde auf dem Frieden zu Stettin 1570 — der einen achtjährigen Krieg zwischen Dänemark und Schweden schlofs — und in noch bestimmteren Ausdrücken auf dem Frieden zu Knäröd 1613 von Neuem sanktionirt. Die beiden Friedensschlüsse enthalten zugleich verschiedene Bestimmungen, die sich mit gutem Grunde

auf die Freiheiten und Privilegien der hanseatischen resp. pommerschen Städte beziehen lassen.

Allein trotz des buchstäblichen Wortlauts blieb Dänemark die Erfüllung seiner Verbindlichkeiten schuldig. Es vollzog sein Versprechen nicht oder nur halb und machte die Zollfreiheit der schwedischen wie der hanseatischen Schifffahrt durch allerlei Manöver und Operationen so gut wie illusorisch. So wurde den von Schweden eroberten, an der Ostsee gelegenen und durch förmliche Verträge einverleibten oder abgetretenen Provinzen das Privilegium verweigert, für ihre Schiffe und deren Ladungen als schwedische Staatsangehörige behandelt zu werden. Noch mehr. Dänemark kümmerte sich so gut wie gar nicht um die den schwedischen Waaren allgemein zugestandene Zollfreiheit und nahm sich im allmähligen Fortgang das Recht heraus, gewisse Artikel bei dem Durchgang nach Belieben zu belasten, wie z. B. die für die eigene Rechnung der Königin Christine bestellten Weine, ferner zu untersagen den Transport verschiedener Waaren und aller Arten von Kriegsmunition, welche Schweden gerade besonders nothwendig in der Periode bedurfte, wo es in den dreifsigjährigen Krieg verwickelt war, zuletzt die schwedischen Schiffe zu durchsuchen, sie Tage lang aufzuhalten und sie selbst nach Kopenhagen zu führen, wo sie nicht selten unter allen erdenklichen Vorwänden als gute Prise erklärt wurden.

Waren Schweden und die Hansestädte zunächst veranlafst, sich über solche vertragswidrige und wortbrüchige Akte der Willkür und des Eigennutzes zu beklagen, so erfuhren auch die anderen Nationen keine bessere Behandlung. Die Uebereinkunft mit den Niederlanden wurde nicht minder verletzt und der ihnen garantirte Zollsatz ungebürlich erhöht. Als darüber der Herzog Alba, damaliger Statthalter der Niederlande, energische Beschwerde führte, so erfolgte zwar für den Augenblick die Herabsetzung des Tarifs, allein noch nicht waren zwei Jahre vorüber, so hatten sich die alten Mifsbräuche wieder eingestellt und man handhabte sie mit dem hergebrachten Gutdünken und einer unverbesserli-

chen Rücksichtslosigkeit. Der Aufstand in den Niederlanden und das bereits sinkende Ansehen des Kaisers liefsen den Vorstellungen den nothwendigen Nachdruck der materiellen Kraft fehlen und so blieb auch diese Sache, wie so manche andere, zum Schaden des nationalen Besten und grofsen Gemeinwohls hängen und pflanzte sich fort als Unrecht von Geschlecht zu Geschlecht. Besonders drückend und empörend wurde die Zollplage gegen das Ende der Regierung Christians IV. In der kurzen Zeit von elf Jahren 1629 bis 1640 erlitten die Zölle nicht weniger als einen achtmaligen Wechsel. Man suchte nach allen nur ersinnlichen Scheingründen, um neue Lasten aufzulegen. Abgesehen von den ansehnlichen Erhöhungen der eigentlichen Waarenzölle und des alten Schiffgeldes, des Rosenobel, fügte die dänische Regierung neue Abgaben hinzu, als da waren der hundertste Pfennig, das Aufgeld, das Hafengeld, das Ladegeld, die Taxen für Leuchtthürme, Feuerbaken, für Vertheidigung (Defensionstull) und andere mehr, denen man die Gewalt und das Unrecht auf der Stelle absieht. Allein, damit nicht zufrieden ging der dänische König noch weiter und glaubte sich in Kraft seines vermeintlichen Hoheitsrechts über den Sund ermächtigt, den Durchgang aller Waaren, welche es auch immer seien, durch die Meerenge zu verbieten oder wenigstens diesen Durchgang nur in Folge einer speziellen Genehmigung, die im Voraus und gegen die übertriebenste Steuer einzuholen war, zu erlauben. So zahlte man, um ein Beispiel anzuführen, im Jahre 1639 für einen Zentner Salpeter oder Pulver 14 Reichsthaler Spezies und für gewisse Artikel waren die Sundzölle um ein Beträchtliches höher, als selbst ihre Eingangszölle in die dänischen Staaten.

Schiffe, die dagegen handelten oder verbotene Waaren an Bord führten, wurden angehalten, durchsucht und sehr häufig mit Beschlag belegt. Dergleichen feindselige und ungerechte Mafsregeln verletzten zumal die Niederländer, welche zu jener Zeit Freiheit und Unabhängigkeit errungen und sich auf der Nord- und Ostsee des gesammten Handels bemächtigt hatten, der früher

in den Händen des im Jahre 1630 aufgelösten Hansabundes gewesen war. Als verschiedene bei dem dänischen Hofe vorgebrachte Beschwerden keine genügende Abhülfe fanden, so schlossen die Niederlande im Jahre 1640 zur Vertheidigung ihrer gegenseitigen Rechte im Sunde ein Bündnifs mit Schweden. Im folgenden Jahre 1641 kam es denn auch in Stade zu einer Unterhandlung unter Vorsitz des Sohnes des Königs von Dänemark, des Fürstadministrators von Bremen, spätern Königs Friedrich III. Allein die Beschwerden wurden nur halb oder gar nicht erledigt. Da entschlossen sich die Niederlande, den zwischen Dänemark und Schweden im Jahre 1643 ausgebrochenen Krieg und die Erfolge letzterer Macht zu benutzen, damit sie auf energischem und sicherem Wege endlich zu ihrem Recht und zwar zu ihrem ganzen Recht gelangen möchten. Obgleich die Generalstaaten keinen offenen Antheil an dem Kriege nahmen und ob sie gleich Anfangs sich als Vermittler bei den Friedensverhandlungen von Brömsebro erboten, so befahlen sie demungeachtet ihrem Gesandten, sich auf die Seite Schwedens zu erklären und den Verhandlungen als eine betheiligte Partei beizuwohnen. Um zugleich die Geschäfte in nachdrücklicher Weise zu beschleunigen und zu Ende zu führen, erschien eine holländische Flotte vor der Rhede von Kopenhagen.

Diese Demonstrationen, verbunden mit der Ungunst der Waffen gegen Schweden brachten Dänemark zur Besinnung und zum Nachgeben. Nachdem es gegen die Niederlande die Gültigkeit und Anwendung des Speierschen Vertrags anerkannt und auf das Durchsuchungsrecht der Schiffe verzichtet hatte, wurden auch die Verhandlungen mit Schweden zu einem erwünschten Resultat gebracht. An ein und demselben Tage, 13. August 1645, wurde zu Brömsebro der Frieden zwischen Schweden und Dänemark und zu Christianopel ein Vertrag zwischen den Niederlanden und Dänemark unterzeichnet.

Bei den diplomatischen Verhandlungen kam auch die Prinzipienfrage zur Sprache, was insofern wichtig ist, als bei den

vielen spätern Verträgen mit keinem Worte irgend eines rechtlichen Fundaments erwähnt wird, worauf der Sundzoll beruhen soll. Dieser delikate Punkt ist zeither immer beseitigt worden und man hat vermieden, der Sache streng und genau nachzuforschen und den Zustand genommen, wie er sich eben von Alters her und seit Menschengedenken vorfand. Damals indefs traten sowohl die niederländischen als schwedischen Bevollmächtigten den von Dänemark erhobenen mafslosen Ansprüchen auf die Herrschaft im Sund sehr scharf entgegen und verlangten sogar für alle Nationen freie und ungehinderte Schifffahrt auf einem offenen Meere, so lange man keine Landung an der dänischen Küste bezwecke. Dänemark schützte natürlich sein vermeintliches Hoheitsrecht vor, nannte den Sund einen „dänischen Kanal" und verglich den daselbst zu erlegenden Zoll dem Zoll, wie er bei Pillau, Danzig und auf mehreren Flüssen Deutschlands bezahlt, ja wie er von den Generalstaaten selbst bei der Mündung der Schelde, des Rheins und der Maas erhoben werde. Die bei dem damaligen Friedensschlufs als Vermittler theilnehmenden Franzosen wufsten dergleichen weit aussehende Plane zu beseitigen und die Entscheidung dieser bedenklichen Frage in suspenso zu erhalten.

Der Friede von Brömsebro verschaffte Schweden nicht nur den Besitz neuer Provinzen, sondern zugleich eine vollkommene Befreiung vom dänischen Zoll und von allen Nebenabgaben im Sund und in den Belten und zwar für alle seine Waaren und alle seine damaligen Besitzungen. Doch waren die Schiffe verpflichtet sich bei der Zollkammer über ihre Nationalität auszuweisen. Die hier zutreffenden Artikel des Friedensschlusses sind folgende:

1. Alle Schiffe, welche schwedisches Eigenthum sind, bleiben frei von jeglicher Schiffsabgabe bei der Fahrt durch den Sund, ohne Unterschied des Abgangs- wie des Bestimmungsortes, ohne Unterschied, ob die Ladung schwedisches Eigenthum sei oder nicht (Art. 4 u. 10). Die Freiheit von jeder Schiffsabgabe erstreckt sich sogar auf blofse schwedische Schiffsparten in fremden Schiffen (Art. 3).

2. Alle schwedischen Güter, seien es inländische oder ausländische Produkte oder Fabrikate, sind zollfrei auf schwedischen, wie auf fremden Schiffen (Art. 4).

3. Alle blofs mit schwedischem Gut beladene schwedische oder fremde Schiffe bedürfen keiner Zertifikate, d. h. keiner besonders beglaubigten speziellen Nachweisungen der Ladung, sondern blofser Seepässe, in welchen im Allgemeinen (generalibus verbis) bezeugt wird, dafs die Ladung schwedisches Gut sei, und bleiben frei von jeder Durchsuchung (Art. 4, 6, 7, 9).

Schweden hatte zu jener Zeit bekanntlich schon seit einer Reihe von Jahren das Herzogthum Pommern militärisch besetzt und alle Anstalten getroffen, um bei dem nahen Ende des 30jährigen Krieges in seinen definitiven Besitz zu gelangen. Wegen dieses Verhältnisses mochte wohl auch Dänemark Pommern gleichsam als feindliches Land angesehen und namentlich die in dem Odenseer Vertrag anerkannten Freiheiten pommerscher Städte in Absicht auf den Sund vielfach verletzt haben. Schweden benutzte deshalb bei dem Friedenswerk seinen Vortheil, liefs Wismar und sämmtliche pommersche Städte — omnes Pomeraniae urbes — deren Interesse wahrzunehmen ihm gelegen sein mufste, in den Traktat aufnehmen und ihnen die Privilegien des Odenseer Vertrags zu sichern.

Die betreffende Stelle des Traktats Art. XXXIV. s. in Beilage 3.

Der westphälische Friede 1648 gab Vorpommern und die Insel Rügen in schwedische Herrschaft, und die im Frieden von Brömsebro enthaltenen Bestimmungen über den Sundzoll mufsten auf dieselben konsequent übergehen schon in Folge der allgemeinen Grundsätze des Völkerrechts, wornach in der Regel ein Staatsvertrag auf die neu hinzukommenden Gebietstheile der kontrahirenden Staaten erstreckt wird. Allen deshalb etwa möglichen Zweifeln begegnen zwei spätere Friedensschlüsse, der zu Rothschild vom Jahre 1658 und der zu Kopenhagen vom Jahre 1660. Durch ersteren Vertrag hörte Dänemarks Herrschaft über die beiden Sundufer auf. Es mufste die südöstliche Seite mit den

Bezirken Halland, Bleckingen und Schonen an Schweden abtreten, und der durch die schwedische Konkurrenz also neutralisirte Sund verlor damit wohl den wesentlichen Titel eines dänischen Hoheitsrechts. Beide Verträge bestätigen durchweg die in dem Brömsebroer Frieden angenommene Normirung der Sundverhältnisse und sagen ausdrücklich, dafs sie für „alle Unterthanen gelten, welche wohnen in Schweden und seinen umliegenden Provinzen, Bezirken und Städten, keine ausgenommen.“ Nunmehr durfte von den pommerschen Städten schwedischen Antheils, welche bisher auf Grund des Odenseer Vertrags dem Schreib- und Tonnengeld und der Rosenobel-Abgabe, bei Wein und Kupfer sogar dem ordentlichen Zoll unterworfen gewesen waren, dies Alles nicht mehr gefordert werden, da für sämmtliche Besitzungen Schwedens eine gleiche Behandlung stipulirt ward.

Daraus zu schliefsen, hatte Dänemark den Frieden von Brömsebro nur einseitig vollzogen und die pommerschen Städte nach dem Vertrag von Odensee behandelt, obgleich sie doch seit 1648 an die Krone Schwedens gefallen waren und demnach Anspruch hatten auf den Vollgenufs der neuen Unterthansrechte. Dies beweist so viel, dafs der Odenseer Vertrag noch immer einigen praktischen Einflufs bei der Frage ausübt, ob und wie weit die pommerschen und preufsischen Städte der Ostsee noch heutzutage auf die alten hanseatischen Privilegien für die Schifffahrt durch den Sund sich berufen können. Wir werden dieser Angelegenheit einen besonderen Artikel widmen, und erwähnen nur noch, dafs in dem Kopenhagener Frieden 1660 auch der Hansestädte gedacht wird, obgleich der grofse Hansabund bereits aufgelöst und nur auf wenige Städte beschränkt war. Es heifst im Artikel 31: „dafs alle zum Hansabund gehörigen Gemeinden, ohne Ausnahme, eingeschlossen werden in den Genufs des freien und ungestörten Verkehrs zu Land und Wasser in diesen beiden Reichen (Schweden und Dänemark), auch die Observanz der zwischen den Reichen und den Hansestädten bestandenen Pakta der Verträge bis zu anderer besserer Zeit reservirt werden solle u. s. w.“

Da der Frieden von Kopenhagen das eine Sundufer an Schweden brachte, so wurde noch folgender Zusatzartikel beigefügt:

„In Betracht, dafs unter der Zahl der zwischen Skagern und Falsterbo für die Sicherheit der Schifffahrer errichteten Leuchtthürme einige in den Staaten und auf Kosten Sr. Majestät des Königs von Schweden und die anderen in den Staaten und auf Kosten Se. Majestät des Königs von Dänemark unterhalten und für diese Leuchtthürme besondere Abgaben an Dänemark entrichtet werden, so ist man übereingekommen und hat beschlossen, dafs Se. Dänische Majestät sich verpflichten zu einer jährlichen Vergütung von 3,500 Reichsthalern, in halbjährigen Raten zahlbar an den schwedischen Konsul in Helsingör oder in Helsingborg, um dadurch zu den nothwendigen Unterhaltungskosten dieser Leuchtthürme beizutragen und eine billige Entschädigung zu gewähren für alle durch dergleichen Anstalten geforderten Ausgaben. Aber weder diese Mafsregel, noch irgend ein anderes Motiv werden den König oder die Krone von Schweden ermächtigen können, irgend einen Zoll in dem Sund zu erheben."

Wichtiger als die Verträge mit Schweden sind die Verhandlungen Dänemarks mit den Niederlanden. Der Erhebung des Sundzolls wird damit zum ersten Mal ein bestimmter, spezifizirter Tarif unterlegt und wenn dabei auch niemals von dem „Recht einer Zollerhebung" die Rede ist, wenn der Charakter aller dieser Verhandlungen immer nur auf die jeweiligen Umstände und Zeitverhältnisse berechnet, wenn er insbesondere nur provisorisch und interimistisch erscheint, so hat doch der Parteieifer davon und aus nachfolgender Wiederholung eine stillschweigende Folgerung für die begründeten Ansprüche Dänemarks ableiten wollen.

Dem Traktat von Christianopel gingen lange Verhandlungen voraus. Die holländischen Gesandten hatten für den Tarif drei verschiedene Entwürfe, und ihre Instruktionen ermächtigten sie, den wenigst vortheilhaften anzunehmen, wenn sie mit den beiden andern nicht durchdringen konnten. Von diesem Umstand erhielten aber die Dänen Kenntnifs und benutzten ihn, um die

beiden zuerst vorgebrachten Entwürfe zurückzuweisen. Da indefs Dänemark bei Beginn der Verhandlungen darauf bestand, dem Vertrag von Speier seinen Werth und Nichtwerth (vaerde eller ovärde) zu erhalten, so stiefs die Genehmigung dieses Vertrags, desgleichen die Aufhebung des Durchsuchungsrechts auf grofse Schwierigkeiten, die nur durch endliche Nachgiebigkeit von dänischer Seite entfernt werden konnten. Als später die Niederländer gleichfalls den Vertrag von Speier auf den Ein- und Ausgang der Waaren in die dänischen Staaten anwenden wollten, hauptsächlich in Rücksicht des Zolls für norwegisches Holz, so antwortete Dänemark ganz im Widerspruch zu seiner früheren Angabe, „dafs ein grofser Unterschied bestände zwischen dem Durchgang fremder Waaren durch den Sund und dem Eingang derselben Waaren in das Land, um daselbst verkauft zu werden."

Der Vertrag von Christianopel, besonders denkwürdig als das erste formelle Anerkenntnifs eines Sundzolltarifs durch eine fremde Macht und als die Basis der ganzen nachfolgenden Gesetzgebung über diesen Gegenstand, enthält nachstehende wichtige Bestimmungen.

Der Sundzoll wird gezahlt werden durch die Bewohner der niederländischen Provinzen nach dem von uns (den Bevollmächtigten) verabredeten und unterzeichneten Tarif, und dieser Tarif soll gelten vierzig Jahre, wie sie folgen unmittelbar auf den heutigen Tag. Während dieser vierzig Jahre soll keine Zollerhöhung, sei es auch unter was für einem Vorwand, beschlossen oder bestätigt und alle anderweitige Zölle ohne Ausnahme sollen abgeschafft werden. Nach Verflufs der erwähnten vierzig Jahre soll der Vertrag von Speier von 1544 in Wirksamkeit treten, vorausgesetzt, dafs in der Zwischenzeit keine andere Verabredung getroffen worden ist. (Art. 2.)

Die Durchsuchung der Fahrzeuge und Waaren, welche holländischen Unterthanen gehören und durch den Sund passiren, wird während des erwähnten Zeitraums aufgehoben. Den Schiffsherren und Führern soll aller Glauben geschenkt werden, wenn sie ihren Zoll- und Gewichtzettel vorgezeigt haben. Nach Be-

zahlung der Zölle sollen sie weder zurückgehalten, noch sonst verhindert oder verpflichtet werden, in Drogden bei Kopenhagen zu landen. Sollte sich jedoch für die Zukunft irgend ein Unterschleif an den der dänischen Krone gebürenden Zöllen entdecken, so werden die Generalstaaten, sobald man sie davon benachrichtigt und darum ersucht, die geeignetsten Mafsregeln treffen, damit Seiner Majestät Alles zurückgegeben werde, was recht und billig ist. (Art. 3.)

Kein Hindernifs soll dem Durchzug der Waaren, von welcher Natur und Gattung sie auch seien, durch den Sund in den Weg gelegt werden. (Art. 4.)

Die Rechte und Privilegien der niederländischen Städte, wie sie erwähnt sind in dem Vertrag von Speier und genehmigt von den alten Königen Dänemarks und Norwegens, werden durch gegenwärtigen Vertrag unberührt gelassen, und darunter auch diejenigen der Stadt Harderwicks. (Art. 12.)

Seine Dänische Majestät verspricht und versichert, kein holländisches Schiff zurückzuhalten, noch irgend eine seiner Waaren mit Beschlag zu belegen, desgleichen nicht zu verhindern, dafs das Schiff seine eigenen Geschäfte betreibe, nachdem es sich vorher mit den Eigenthümern verständigt und den Totalwerth bezahlt hat. Ferner verpflichtet sich Seine Majestät, ohne Bewilligung des Schiffsherrn weder Soldaten, noch Geschütze, noch Kriegsbedarf, dergleichen sich am Bord des Schiffes findet, unter keinem Vorwand wegzunehmen, überhaupt der Schifffahrt auf dem Sund, so wie dem Handel in den dänischen Staaten vollkommene Freiheit zu lassen, vorausgesetzt jedoch, dafs die Rechte und Privilegien jedes Handelsplatzes unberührt davon verbleiben. (Art. 13.)

Die aus den Niederlanden auf anderen als den nationalen Schiffen ausgeführten Güter können den Sund passiren mit Erstattung desselben Zolls als die holländischen Güter, sobald durch Zertifikate holländischer oder anderer am atlantischen Ozean gelegener Städte konstatirt ist, dafs die Güter Niemandem anders gehören, als einem Bewohner der vereinigten Generalstaaten. (Art. 14.)

Alle Holländer, welche für ihre eigene Rechnung oder für fremde in den an der Ostsee gelegenen Städten wohnen, sollen in Betreff des Durchgangs ihrer Waaren oder derjenigen, die anderen Holländern gehören, behandelt werden, wie die Bewohner der Niederlande selbst. (Art. 15.)

S. den lateinischen Originaltext Beilage 4.

Dem Vertrag von Christianopel ist ein Tarif angehängt, der, was die Aufzählung der Waarenartikel, welche damals den Sund zu passiren pflegten, betrifft, fast wortgetreu dem Tarif vom 18. September 1643 nachgebildet ist. Letzterer rührt von König Christian IV. her und gab durch seine übermäfsigen Zollsätze und Belastungen eine der nächsten Ursachen zu dem endlichen Einschreiten der Schweden und Holländer. Der Christianopler Tarif hat wesentliche Herabsetzungen zu Stande gebracht und läfst sich unter diesem Gesichtspunkt in keiner Weise mit dem Tarif von 1643 vergleichen. Am Schlusse des Tarifs von Christianopel stehen die Worte: „Und sollen alle Ladungen, die in voranstehender Liste nicht spezifizirt sind, berechnet werden, nach Kaufmannsgebrauch und also es von Alters her allezeit observirt worden."

Diese Klausel ist für Dänemark ein beliebter Vorwand geworden, um von dem klaren und bestimmten Text des Vertrags abzugehen und die nicht benannten Artikel weit über ein Prozent zu belasten. Man hat behauptet, es gebe mehre alte Tarife, welche der Tarif von Christianopel nicht aufhebe; daher hätten auch verschiedene in jenen alten Tarifen „benannte" Artikel noch Geltung, ob sie gleich in dem Tarif von 1645 nicht zu finden seien, und nur diejenigen Waaren, welche weder in dem einen, noch in dem andern dieser Tarife vorkommen und daher „nicht benannte" hiefsen, sollten den Zoll von 1 Prozent ihres Werthes zahlen. Diese Auslegung der Verträge ist ebenso spitzfindig und gewaltsam, als sie dem Sinne und Wortlaute der Verträge selbst widerspricht. Der Vertrag von 1701 (s. weiter unten) sagt Artikel 3. ausdrücklich, dafs alle im Tarif von Christianopel nicht benannte Waaren 1 Prozent ihres Werthes zahlen sollen. Hätte

man von diesem Zollsatz aufser den im Tarif von 1645 aufgeführten Waaren noch andere in früheren Tarifen spezifizirte Waaren ausnehmen wollen, so wären diese Tarife ausdrücklich benannt worden. So aber ist nur von dem Tarif von Christianopel die Rede. Allein auch Sinn und Fassung der obgedachten Klausel sprechen direkt gegen die dänische Praxis. Nach den strengsten Regeln der Auslegung läfst sich die Klausel nicht anders verstehen, als dafs die Schiffsladungen, deren Gewicht und Maafs in den Papieren anders angegeben ist als im Tarif, bei ihrer Umwandlung in das Gewicht und Maafs des Tarifs berechnet werden sollen nach Kaufmannsgebrauch und als es von Alters her observirt worden. Diese Bestimmung war um so nöthiger, als der Tarif für eine Menge kurrenter Artikel nur eine einzige Weise der Berechnung anwendete, während der Gebrauch viele zuliefs. Auch fühlte man bald das Bedürfnifs einer Verständigung darüber. Die Holländer beklagten sich, dafs die Sundzollkammer eine Last Leinsamen und andere runde Saatkörner nur zu 12 statt zu 24 Tonnen rechne, und die Folge davon war ein Separatartikel vom 12. Februar 1647, der die gesetzliche Sanktion ertheilte. Nimmt man die Originalworte des holländischen Textes „bedingen" und „rekenen", so wird sich kein Beispiel finden lassen, wo denselben irgend eine Bedeutung von Zoll oder Abgabe beigelegt worden sei. Die dänischen Ausflüchte fallen aber ganz zu Boden, wenn man fragt nach den alten Tarifen und den Beweis verlangt für die Wahrheit der in denselben aufgeführten Artikel. Dänemark hat immer nur den einen Tarif von 1643 vorgebracht und wenn man denselben mit dem Tarif von Christianopel vergleicht, so ergiebt sich allerdings hinsichtlich der Zollsätze ein wesentlicher Unterschied, aber eine vollkommene Gleichheit hinsichtlich des Waarenverzeichnisses. Mit Ausnahme einiger Weinsorten sind in beiden Tarifen ganz dieselben Artikel benannt. Wenn man ungeachtet aller dieser Umstände irgend eine Erhebungsweise der Sundzölle — von Alters her — als anwendbar auf gewisse Waaren ansähe, so würde man zurückkehren zum Vertrag von Speier —

ausdrücklich erneuert durch den Vertrag von Christianopel — und zu den alten ebenfalls sanktionirten Privilegien. Diese Privilegien waren wenigstens die nämlichen, als sie in der Zollrolle von 1558 (s. S. 10) enthalten sind, und wonach holländische Schiffe, die von der Ostsee kamen, keinen Zoll entrichteten, während die nicht privilegirten Völker für nicht benannte Waaren 1 Prozent ihres Werthes, also gerade den im Jahr 1701 wieder hergestellten Zoll zahlten. In einem Vertrag zwischen Dänemark und England vom 22. März 1641 (obgleich von England nicht ratifizirt) sagt Art. 1: „dafs die englischen Kaufleute und Schiffer, wenn sie den Sund passiren, den Zoll von 1 Prozent des Werths ihrer Waaren zahlen sollten." Wenn man die Zollsätze des Tarifs von 1645 vergleicht mit dem Werth der Waaren aus dieser Epoche, so findet man, dafs mit Ausnahme der Weine und des Salzes (die zu allen Zeiten höchst besteuerten Artikel), welche einen Zoll von 3½ bis 5½ Prozent ihres Werths zahlten, wenige Artikel mehr zahlten als ein Prozent, die meisten aber weniger. Aus diesem Allen geht hervor, dafs bereits von Alters her das eine Prozent gewissermafsen der leitende Grundsatz, das principium regulativum aller Zollrollen gewesen ist, dafs also der Art. 3. des Vertrags von 1701, wodurch viele Artikel, die früher unter dem einen Prozent gestanden hatten, bis auf das eine Prozent erhoben wurden, nur als ein Vortheil Dänemarks angesehen werden kann, und dafs Dänemarks Eigennutz und Habgier durch keine Gewinne und Konzessionen zu sättigen war.

Die beiden Tarife von 1643 und 1645 enthält, zum ersten Mal gedruckt, die Beilage 5.

In dem Vertrag von Christianopel wurde versäumt, Dänemark die Pflicht aufzuerlegen, dafs es für die Erhebung des Sundzolls die Feuer der Leuchtthürme und andere Sicherheitsanstalten der Schifffahrt unterhalte. Als daher König Christian IV. in Folge des Vertrags einige Verminderung seiner alten Einkünfte fühlte, so befahl er bald nachher, die Leuchtthürme, Feuer, Baken u. s. w. wegzunehmen. Darüber erhoben sich natürlich von allen Seiten

Klagen und man fügte dem zwischen Dänemark und den Niederlanden im Haag am 12. Februar 1647 abgeschlossenen Vertrag, betreffend die Zölle auf norwegisches Holz u. s. w., einen Separatartikel bei, wodurch Dänemark die Unterhaltung der Leuchtthürme, Feuer, Boyen und anderer Sicherheitsvorkehrungen übernahm, jedoch gegen eine Abgabe von vier Reichsthaler Spezies für jedes Schiff in Ladung und zwei für jedes Schiff in Ballast. Zu gleicher Zeit kam man überein, dafs eine Last Leinsamen oder alle andere runde Saatkörner gerechnet werden sollen für 24 und nicht für 12 Tonnen, wie es früher in Helsingör üblich gewesen war und manche Beschwerden veranlafst hatte. S. den Originaltext des Separatartikels Beilage 6.

Frankreich hatte an dem Zustandekommen des Vertrags von Christianopel insofern thätigen Antheil genommen, als es dessen Artikel so viel als möglich zu Gunsten Dänemarks beförderte. Zum Dank für diesen Dienst bewilligte letztere Macht im September 1645 an Frankreich dieselben Vortheile der Sundfahrt, als Holland genofs, doch mit dem merklichen Unterschied, dafs die Freiheiten auf keine Zeit beschränkt und ganz speziell auch auf den grofsen und kleinen Belt anzuwenden waren. Diese Uebereinkunft wurde erneuert im Jahr 1662 durch Art. 7. des zwischen beiden Ländern abgeschlossenen Handelsvertrags.

Der Art. 6. des Friedens von 1654 zwischen Grofsbritannien und Dänemark, erneut und bestärkt durch den Vertrag vom 11. Juli 1670, verschaffte ersterem die volle und gleiche Theilnahme an den Rechten, wie sie den Holländern bewilligt waren. Auch brauchte der Zoll erst bei der Rückfahrt, oder, wenn das Schiff nicht wiederkehrte, erst nach Verlauf von drei Monaten entrichtet zu werden. Ueberhaupt bildet der Vertrag von Christianopel die Grundlage und das Prinzip für alle folgenden Verträge und Frieden, welche die anderen Völker wegen der Sundfahrt und des Sundzolls mit Dänemark eingingen. Alle Nationen, die dergleichen Verträge mit Dänemark schlossen, hiefsen „privilegirte." Eine nur formelle Verschiedenheit besteht darin, dafs in allen

Verträgen nach dem Jahr 1720 Dänemark erklärt, es wolle in Bezug auf den Sundzoll die Gegenpartei behandeln „auf dem Fufs der meist begünstigten Nation,“ während dafs in den Verträgen vor 1720 der Zoll festgesetzt wurde „so, wie er den Niederlanden zukam.“ Bisweilen, wie z. B. oben in den Verträgen mit England, findet man auch Schweden ausdrücklich von jeder Assimilation ausgenommen, da dasselbe bekanntlich bis 1720 von aller Zollpflicht frei war.

Dem Fall einer Ablösung des Sundzolls begegnen wir bereits zu jener Zeit. Wenige Jahre nach dem Traktat von Christianopel, den 9. Oktober 1649, schlossen die Niederlande den sogenannten „Redemtionsvertrag“, wodurch sie sich mit einem jährlichen Tribut von 350,000 Gulden während 36 Jahren von dem ganzen Sundzoll loskauften. Allein dieser Zustand dauerte nur kurze Zeit. Ein „Rescissionsvertrag“ vom 26. September 1653 hob den Tribut wieder auf und stellte die Dinge in den alten Zustand. Nach Ablauf des Traktats von Christianopel wurde zwischen Dänemark und den Niederlanden ein neuer Vertrag vom 15. Juni 1701 eingegangen, dessen wichtigste, auf die Sundfahrt und den Sundzoll bezügliche Bestimmungen folgende sind.

Der Sundzoll wird von nun an erhoben und bezahlt von den Bewohnern der vereinigten Niederlande (übereinstimmend mit dem Wortlaut des Vertrags von Christianopel und der von beiden Seiten unterzeichneten und bestätigten Zollrolle — welche Zollrolle hiermit erneuert und dem Schlufs gegenwärtigen Vertrags beigefügt wird) während der Zeit von zwanzig folgenden Jahren, gerechnet von der Auswechselung der Ratifikationen dieses Vertrags. Die Lasten, Maafse und Gewichte derjenigen Waaren und Güter, welche nach dieser Berechnung den im Tarif angegebenen Zoll zu zahlen haben, sollen angesehen und in der nämlichen Weise angenommen werden, als sie man berechnet an den Oertern, wo jene Waaren und Güter geladet worden sind. Und damit es keinen Streit gebe über die Berechnung der Weine, so soll ein Fafs Bordeauxwein im Sund auf 52 Reichsthaler, ein

Fafs Wein von Nantes auf 45 Reichsthaler und eine Pipe Malaga oder andere spanische Weine auf 45 Reichsthaler berechnet werden. Nach dieser Taxe wird man den Zoll erheben, übereinstimmend mit dem Zolltarif von Christianopel. (Art. 2.)

Die Waaren und Güter, welche in dem Zolltarif von 1645 nicht besonders aufgeführt sind, zahlen nach dem Werth, welchen sie an dem Orte haben, woher sie kommen. Der Zoll beträgt ein Prozent von diesem Werthe. (Art. 3.)

Wie man in den Art. 2. und 3. die Art und Weise stipulirt hat, wie während der folgenden 20 Jahre der Zoll im Sund soll erhoben werden, so wird man auch während dieser ganzen Zeit keinen neuen Zoll, noch irgend eine Erhöhung unter was immer für einen Vorwand einführen. Und sollten wirklich neue erhoben werden, so wird man seine Erlaubnifs verweigern, und der Zollbeamte und die Zollschreiber werden nicht wagen die Schiffsherrn zu zwingen, dafs sie mehr zahlen, als sie nach dem Wortlaut des gegenwärtigen Vertrags verpflichtet sind, noch dürfen sie für die Zollscheine, sei es in den Königreichen Dänemark und Norwegen, als im Sund — mehr nehmen, als ausdrücklich erlaubt ist in den Auszügen der königlichen Ordonnanzen darüber, welche diesem Vertrag zum Schlufs beigefügt sind. Wer dagegen handelt, soll zuerst das Amt verlieren, das er einnimmt, und wenn er zuläfst oder nachsieht, dafs so Etwas von einem Dritten geschieht, so soll er das erste Mal von seinem Amt und Gehalt auf drei Monate, das zweite Mal auf neun Monate suspendirt werden und bei der dritten Wiederholung die ganze Anstellung einbüfsen. (Art. 4.)

Die Zollbeamten sind verpflichtet, zur gröfsern Bequemlichkeit und Beförderung der Schiffsherrn und Führer anwesend zu sein auf der Zollkammer alle Wochentage und zwar während des Sommers — von Ostern bis Michaelis — von sechs bis elf Uhr des Morgens und von ein bis sieben Uhr des Nachmittags; während des Winters — von Michaelis bis Ostern — von acht bis elf Uhr des Vormittags und von ein bis vier Uhr des Nachmittags. Diejenigen Schiffe aber, welche zu anderen Stunden oder

an Sonn- und Feiertagen wünschen befördert zu werden, damit sie des guten Windes theilhaftig seien, sollen dafür einen Reichsthaler geben zum Besten der Armen und Nichts weiter. (Art. 5.)

Die Beamten, welche Seine Dänische Majestät ernannt hat zu Erhebung der Zölle, sollen ihre Rechnungen nicht in einer und voller Summe stellen, sondern jede Partie von Waaren besonders spezifiziren und so eingerichtet die Rechnung den Schiffsführern übergeben, damit selbige sich überzeugen, dafs der Wortlaut des gegenwärtigen Vertrags und Tarifs eingehalten worden ist. (Art. 6.)

Die Bezahlung der vorerwähnten Zölle soll geschehen in Spezies Banko Reichsthaler, wie es von Alters her Sitte gewesen. Art. 7. (Man ist später übereingekommen, dafs jede Art von Reichsthalern, wenn nur anerkannt als Banko Reichsthaler, ohne Ausnahme sollen angenommen werden, vorausgesetzt jedoch, dafs man sie nicht als beschnitten erkenne. Auch wird gestattet, die Zölle in Kronen, gegen ein gewisses Aufgeld, zu entrichten. Allein diese Verfügung hat keinen Werth mehr, da diese Münzsorte aufser Kurs gekommen ist.)

Wenn Güter und Waaren, wovon bereits einmal der Sundzoll gezahlt worden, zur Rückkehr genöthigt sind, sei es nachdem das Schiff zu Grunde gegangen oder an der Küste von Schonen, des Kattegats, der Inseln Anhalt und Lesso und ihrer Umgebung gestrandet ist, — oder wenn die Schiffe, nachdem sie bereits in die Ostsee ausgelaufen sind, durch Sturm und Unwetter zur Rückkehr in den Sund genöthigt werden, so sollen sie keinem neuen Sundzoll oder anderer Abgabe unterworfen sein. (Art. 8.)

Diejenigen Schiffe, welche von anderswoher in den Sund kommen, um daselbst einen Schutz gegen Sturm und Unwetter zu suchen, oder um daselbst zu Kriegszeiten Geleit zu nehmen, und deswegen an dem Schlofs Kronburg vorbeifahren und mit gröfserer Sicherheit in Helsingör vor Anker gehen, sollen, wenn sie ihre Reise nicht weiter beabsichtigen, durch keine Zölle belästigt werden. (Art. 9.)

Holländische Schiffsherren und Führer, welche Güter und Waaren für Kopenhagen geladen haben, sollen in Hinsicht der Sundzölle auf dieselbe Weise behandelt werden, wie Sr. Dänischen Majestät eigene Unterthanen. (Art. 10.)

Während der erwähnten 20 Jahre soll keine Durchsuchung der Schiffe und Güter Statt finden, welche den Sund passiren und Bewohnern der Vereinigten Niederlande angehören. Den Schiffsherren soll auf ihre Pässe und Papiere hin (convoyende Pond Cedullen) geglaubt werden, und nach Erstattung des Zolls mögen sie ungehindert, unbelästigt und ohne Aufenthalt vor Kopenhagen passiren. Sollte jedoch hinterher zur Entdeckung kommen, dafs durch diese Willfährigkeit in Erhebung des Sundzolls Se. Dänische Majestät durch Schmuggel oder anderen Hinterschleif benachtheiligt worden, so werden die hohen Mächte (die niederländischen Provinzen) auf Benachrichtigung davon alle mögliche Mittel anwenden, damit Se. Majestät erhalte, was ihm recht und billig ist. Um dabei Sicherung zu treffen, so mögen die hohen Mächte darauf sehen, dafs die Beamten, wenn sie das Schiff durchsucht haben, in den Zertifikaten keine Zahlenfiguren gebrauchen, sondern dieselben in Worten und mit Buchstaben ausdrücken. (Art. 11.)

Die Bewohner der Vereinigten Provinzen der Niederlande haben die Freiheit, ohne irgend ein Hindernifs alle Arten von Waaren und Gütern, welchen Namen sie immer tragen, durch den Sund zu führen, aber in Zeiten, wo Se. Dänische Majestät in Krieg verwickelt sein sollte, werden sie seinen Feinden keine Kontrebande zuführen und so gegenseitig. Art. 12. (Diese Kontrebandeartikel sind aufgeführt in Artikel 13.)

Holländische Güter, geladen auf andere Schiffe als holländische, werden den Sund frei und ungehindert passiren können, wofern sie den Zoll zahlen, der auf holländische Güter gelegt ist, und durch gute Zertifikate beweisen, dafs diese Güter Niemand anders gehören, als den Bewohnern der Vereinigten Provinzen. (Art. 14.)

Alle Holländer, welche in den Städten an der Ostsee sowohl für eigene Geschäfte, als in Kommissionsgeschäften, oder als Faktoren wohnen, sollen, wenn sie ihre eigenen Güter oder die von holländischen Landsleuten zu Schiff durch den Sund führen, in derselben Weise behandelt werden, als die anderen Unterthanen der Vereinigten Provinzen, wofern sie durch genügende Zertifikate von der Obrigkeit ihres Wohnorts nachweisen, dafs jene Güter ihnen selbst oder ihren Landsleuten gehören. (Art. 15.)

Die Schifffahrt auf dem Sund soll frei und ungehindert bleiben. (Art. 21.)

Se. Dänische Majestät verspricht zur Vorbeugung von Unglücksfällen die Leuchtthürme, Boyen und Baken in gutem Stande zu erhalten, und wenn in diesem Bezug Etwas vernachlässigt werden sollte, so nimmt Se. Majestät die möglichste Sorgfalt und Kontrole auf sich. Man hat deshalb bereits befohlen, dafs auf Triedelen eine Boye mit einer Glocke darauf angelegt werde. Die Abgabe für Leuchtthürme und Boyen soll, so lang dieser Vertrag besteht, ganz in Uebereinstimmung mit dem Vertrag vom Jahr 1647, erhoben werden, nämlich vier Reichsthaler für ein Schiff in Ladung und zwei Reichsthaler für ein Schiff in Ballast. Sollten jedoch neue Leuchtthürme und Baken errichtet werden, so mufs darüber eine besondere Verhandlung Statt finden*). (Art. 31.)

Unter den Beilagen zu diesem Vertrag befindet sich auch die in Artikel 4. erwähnte Ordonnanz des Königs von Dänemark hinsichtlich der Gebüren, so wie eine andere, welche den Führern und der Mannschaft der den Sund passirenden Schiffe den fortdauernden Genufs von so vielen Prozent vom Zollbetrag zusichert, als sie in frühern Zeiten zu erhalten pflegten. Dies „Trinkgeld“ kommt vor unter dem Namen „Führungsgeld (Föring)“ und wird wohl aus dem Grund gewährt, um die Schiffer zu einer richtigen

*) Dieser Artikel wurde veranlafst durch die Beschwerden Hollands und Ostfriefslands über die schlechte Beschaffenheit der Leuchtthürme auf der Insel Anholt.

Angabe zu bewegen *). Durch die erstgedachte Ordonnanz wurden folgende Gebüren der Zollbeamten festgesetzt:

$\frac{1}{2}$ Spezies Reichsthaler für den Zolldirektor;

1 Ort ($\frac{1}{4}$ Spezies Reichsthaler) für jeden der vier Zollkämmerer;

$\frac{1}{2}$ Spezies Reichsthaler soll getheilt werden zwischen dem Beamten, welcher das Stempelpapier für den Pafs zu liefern hat, und dem Boten, der die Ankunft der Schiffe meldet und die verschiedenen Gänge versieht.

Diesen Bestimmungen fügt die Königliche Ordonnanz hinzu: „In Folge des Vorausstehenden haben Alle, die es angeht, sich darnach zu richten und gewissenhaft zu vermeiden, dafs sie auf irgend eine Weise mehr nehmen, als in dieser Ordnung festgesetzt ist, welche an der Zollkammer zur Richtschnur für Jedermann öffentlich angeschlagen werden soll.“ S. den holländischen Originaltext dieses Vertrags in Beilage 6.

Im Jahr 1725 ward an einem neuen Handelsvertrag gearbeitet, wovon sich die Unterhandlungen im Jahr 1732 fortsetzten. Allein eine neue Vereinigung kam nicht zu Stande, der Traktat von 1701 blieb durch stillschweigende Uebereinkunft bestehen, bis dafs er ausdrücklich anerkannt wurde durch eine im Namen der Könige von Dänemark und der Niederlande am 10. Juli 1817 in Kopenhagen ausgewechselte Erklärung, dahin lautend, dafs die Bestimmungen des Vertrags von 1701 in Kraft und Geltung bleiben sollen und zwar nicht nur für die alten Vereinigten Provinzen, sondern auch für die neuerworbenen südlichen (das heutige Belgien).

III.

Von dem Vertrag von 1701 bis auf die neueste Zeit.

Die Niederländer sind es, welche die Einführung des Sundzolls in das europäische Staats- und Völkerrecht verschulden. Indem sie der einseitigen Handlung, womit bisher die freie Meer-

*) Siehe das Nähere darüber im zweiten Theil.

fahrt gesperrt und belastet wurde, ihre vertragsmäfsige Pflicht unterlegten, haben sie den Dänen Anlafs zu der stillschweigenden Folgerung gegeben, als sei ihr vermeintlich „natürliches Hoheitsrecht“ über den Sund noch durch einen besonderen politischen Akt bestätigt und garantirt. Wenigstens sehen wir, dafs die Verträge von 1645 und 1701 das ausschliefsliche Motiv abgeben für die diplomatischen Verhandlungen mit allen übrigen Nationen und dafs die Erhaltung des durch jene Verträge angenommenen Status quo mit geringer Abweichung noch heutzutage die Regel bildet und den Sachverhalt in sich fafst.

Die Abnahme der Zölle in Folge der an Schweden bewilligten Sundfreiheit — Magnus Durel setzt sie von 600000 Reichsthaler auf 80000 herab — wurde sehr empfindlich bemerkt. Als daher die Alexanderträume Karls XII. die schwedische Uebermacht vernichteten, hatte auch Dänemark glücklichen Theil genommen an dem grofsen Krieg gegen den nordischen Helden. Allein wie mehrfache Eroberungen es gemacht hatte, es gab dieselben gern zurück gegen den Verzicht, welchen Schweden im Frieden von Friedrichsburg am 3. Juni 1720 auf seine alte Freiheit vom Sundzoll leistete. Der Artikel 9. lautet wie folgt:

„In Betracht der Rückgabe der eroberten Provinzen willigt Se. Majestät und das Königreich Schweden durch diesen Artikel ein, dafs für die Zukunft keine Unterscheidung der Nationen weder im Sund noch in den Belten bestehen soll, und deswegen verzichtet Se. Majestät und das Königreich Schweden auf die Zollfreiheit im Sund sowohl als in den Belten, wie derselben die Schweden bis jetzt theilhaftig waren, im folgenden darüber eingegangenen Friedensschlusse — dergestalt, dafs die Unterthanen des Königreichs Schweden und der dazu gehörigen Provinzen zahlen werden an Se. Majestät den König von Dänemark und seine Nachfolger im Sund und den beiden Belten den Zoll für ihre Schiffe, Waaren und Güter ganz in derselben Weise, als die Engländer, Holländer und jede andere Nation, welche in dieser Beziehung von dem dänischen

Gouvernement am günstigsten behandelt wird oder künftig behandelt werden wird. Und hat dieses zu beginnen vom Tage der Auswechselung der Ratifikationen gegenwärtigen Vertrages an gerechnet. Auch ist man besonders übereingekommen, dafs die Schiffe und Güter schwedischer Unterthanen bei der Hin- und Rückfahrt durch den Sund und die Belte hinsichtlich der Verzögerung und Verhinderung ihrer schnellen Expedition, unter welchem Namen es immer sei, nicht anders behandelt werden, als die englische, holländische oder andere meist befreundete Nation."

Der funfzehnte Artikel des Friedens von 1720, welcher die Bedingungen des Postenlaufs zwischen beiden Staaten und die Ernennung der dafür anzustellenden Kommissäre in Helsingör und Helsinborg stipulirt, enthält folgende Stelle:

„Seitdem die Krone Schweden ihre Unterthanen dem Sundzoll unterworfen hat, ist es um so unentbehrlicher, für die Expedition ihrer Schiffe einen Kommissär in Helsingör zu ernennen, nach dem Beispiel anderer Völker, die auf der Ostsee Schifffahrt treiben und ihre Kommissäre in Helsingör haben."

Dadurch erkannte die dänische Regierung an, dafs den Staaten, deren Schiffe den Zoll im Sund zahlten, das Recht und das Bedürfnifs zukommt, einen Bevollmächtigten in Helsingör zu halten, damit derselbe darüber wache, dafs ihre Schiffe und Waaren auf eine mit dem Wortlaut der Verträge übereinstimmende Weise expedirt würden.

Die im Frieden von 1720 enthaltenen Bestimmungen wurden von Neuem bestätigt durch die nachfolgenden Verträge von Jönköping 1809 und von Kiel 1814. Schweden hat nie wieder die Sundzollfreiheit erlangt.

Im fernern Verlauf des achtzehnten Jahrhunderts wird es ziemlich still über den Sundzoll. Der skandinavische Norden, erschöpft von zu grofsen Anstrengungen, bleibt der Ruhe ergeben, grofse Ereignisse ziehen die Aufmerksamkeit nach anderen Gegenden und auch der Ostseehandel scheint damals nur langsam

fortgeschritten zu sein. Jedenfalls benutzte Dänemark diese stille Zeit, um die Verträge und Tarife so vortheilhaft als möglich für sich auszubeuten, ihnen je nach Bedürfnifs eine engere oder weitere Auslegung zu geben und in der Zollerhebung nach und nach alle die Mifsbräuche und Chikanen einzuführen, die endlich in neuester Zeit zu öffentlicher Sprache, leider aber bis jetzt nur zu sehr mangelhafter Abhülfe gekommen sind. Wir finden im Laufe des vergangenen Jahrhunderts bis zum Kongrefs von Wien mehre Handels- und Schifffahrtsverträge, welche Dänemark mit anderen Ländern eingegangen und worin auch des Sundzolls erwähnt ist; so z. B. mit Frankreich (23. August 1742), Hamburg (27. Mai 1768), Rufsland ($\frac{8}{19}$ Oktober 1782), Spanien (25. Mai 1798) und England (14. Januar 1814). Allein es finden sich keine neuen Data darin, sie sind eben die Wiederholung, Bestätigung und Ausdehnung der Verträge von 1645 und 1701 für und auf andere in den Privilegien den meist begünstigten gleichzustellende Nationen.

Auf dem Wiener Kongrefs kam bei Gelegenheit der freien Flufsschifffahrt auch der Sundzoll zu einer leisen Andeutung. Und allerdings wäre der Augenblick vortrefflich gewählt gewesen, um darin Ordnung und Sicherheit zu schaffen. Europa sollte aus der Versammlung seiner weisesten und erfahrensten Räthe in veränderter Gestaltung hervorgehen, sein Zustand sollte im Geist der neuen Zeit eingerichtet, die Thatsache einer grofsen Umwälzung anerkannt und die politische Zukunft auf natürliche und vernünftige Grundlagen errichtet werden. Es gehört hier nicht in unser Bereich, ob und wie weit der Wiener Kongrefs diese welthistorische Aufgabe — die ihm übrigens mit Fug und Recht gebürte — erfüllt hat. In der Beschränkung auf den Sundzoll haben wir einen Fehlschlag zu bedauern. Sei es nun, dafs die persönliche Anwesenheit des Königs Friedrich VI. von Dänemark, verbunden mit der Theilnahme für seine schweren Prüfungen und Leiden, sei es, dafs das englische Gewissen wegen der Zerstörung der dänischen Flotte und des Bombardements von Kopenhagen erwachte, seien es andere Rücksichten der höheren oder

niederen, der äufseren oder inneren Politik — genug, der Wiener Kongrefs schlofs, ohne eine Regulirung des Sundzolls versucht, geschweige vollbracht zu haben. Der Status quo blieb bestehen.

Unter die Mächte, welche für ihren Handel und Schifffahrt durch den Sund Verträge mit Dänemark eingingen, sehen wir wenige Jahre nach dem Wiener Kongrefs auch Preufsen eintreten. Zwar besafs dieser Staat schon in früheren Zeiten einen Theil der Ostseeküste, unterhielt regelmäfsige Seeverbindung mit Dänemark und schickte seine Schiffe durch den Sund und die Belte. Allein zwei Gründe hatten bis dahin das selbständige und bestimmte Auftreten der preufsischen Regierung gehindert und erschwert. Einmal stand das Herzogthum Preufsen lange Zeit im Lehnnexus zur Krone Polen und erst 1657 gelangte das Haus Brandenburg daselbst zur Suveränität. Sodann kam 1648 das ganze Vorpommern nebst der Insel Rügen an Schweden und es bedurfte erst der siegreichen Schlacht von Fehrbellin 1675, um dem grofsen Kurfürst den kleinen Antheil der hinterpommerschen Ostseeküste zu versichern. Gab auch später der Stockholmer Friede 1720 Stettin nebst Vorpommern bis an die Peene an Brandenburg zurück, so zogen doch andere Ereignisse im Binnenlande die Aufmerksamkeit der preufsischen Regierung von den maritimen Interessen ab und wendeten sie dem hohen Werke zu, das Friedrich II. durch Einführung Preufsens als fünfte europäische Grofsmacht vollbrachte. Noch ist zu erwähnen, dafs fast alle pommerschen und preufsischen Ostseestädte Glieder des Hansabundes waren, dafs, wenn sie auch die Landeshoheit des Hauses Brandenburg und der Herzoge von Pommern anerkannten, doch eigene Schiffe ausrüsteten, eigenen Handel führten und eigene Verträge darüber schlossen — Alles, nicht im Namen des Landes, sondern im Namen des Bundes, dem sie angehörten. Wie wir oben weitläufig ausgeführt, hatte die Hansa mit Dänemark über den Sundzoll vielfache Kämpfe und Verhandlungen geführt und dieselben durch den Odenseer Vertrag definitiv be-

schlossen. Dadurch waren die Landesherren eigener Mühwaltung überhoben worden, und als die Hansa sich auflöste und die pommersch-hanseatischen Städte von Schweden, das der Zollfreiheit entsagte, an Preufsen übergingen, so erneuerten dieselben ihre alten Ansprüche auf die Privilegien des Odenseer Vertrags und verlangten die gebürende Prärogative bei der Sundfahrt. Dänemark aber verweigerte aus vielerlei Gründen die Anerkennung des Vertrags und unterwarf — mit Ausnahme der Städte Kamin und Kolberg — die pommerschen Städte denselben Auflagen und Zöllen, als die übrigen Nationen. Leider liefs man sich diese Willkür ruhig gefallen, einzelnen Beschwerden fehlte es an dem nöthigen Nachdruck, um in Kopenhagen dem Recht und der Billigkeit Ansehen und Geltung zu verschaffen; die damals anderwärts beschäftigte Sorge der Regierung vergafs ihre Pflicht und sah die Sache als zu geringfügig und untergeordnet an. Neuerdings trat mit Belebung und Ausdehnung des baltischen Handels, mit dem Aufblühen mehrer Ostseestädte, insbesondere Stettins, die Angelegenheit wieder in den Vordergrund, man suchte die alten Ansprüche hervor, begründete und bewies sie mit Urkunden und staatsrechtlichen Deduktionen und liefs sie lauter als jemals ertönen. Ob überhaupt und wie weit dem Odenseer Vertrag noch eine Gültigkeit beizulegen und ob und wie weit die pommerschen Städte einen rechtlichen Anspruch erheben und den Vollzug des Vertrags von Dänemark verlangen können, desgleichen die Verhandlungen, die darüber zwischen den pommerschen Städten und ihrer Landesregierung, so wie zwischen dieser und dem Kabinet von Kopenhagen Statt gefunden — Alles dies bildet einen sehr interessanten und besonders für den Handel und die Schifffahrt Preufsens resp. des deutschen Zollvereins wichtigen, aber von der Gesammtfrage so getrennten, für sich bestehenden Theil der Sundzollgeschichte, dafs darüber in einem besonderen Anhang soll gehandelt werden.

In den vollkommenen Besitz seiner jetzigen Ostseeküste gelangte Preufsen erst durch den preufsisch-dänischen Vertrag zu

Wien am 4. Juni 1815, welchem der schwedisch-preufsische Cessions- und Ueberweisungsvertrag zu Wien am 7. Juni 1815 folgte. Dadurch kam der letzte Rest von Schwedisch-Pommern, das Stück zwischen Meklenburg, der Ostsee und der Peene nebst Rügen an die Krone Preufsen.

Schon vorher, im preufsisch-dänischen Friedensvertrag zu Berlin am 25. August 1814, war die künftige Gestaltung der Handelsverhältnisse zwischen Preufsen und Dänemark durch den Art. 3. angebahnt, wo es heifst: „um den Handelsverbindungen zwischen beiden Ländern mehr Ausdehnung zu geben, werden Ihre Majestäten unverzüglich einen auf gegenseitig vortheilhafte Bedingungen basirten Handelsvertrag schliefsen."

Dieser Vertrag wurde denn auch geschlossen zu Kopenhagen den 17. Juni 1818 und zwar auf eine Dauer von zwanzig Jahren. So wie darin Preufsen überhaupt den in Dänemark meist begünstigten Nationen gleichgestellt ist, so ist diese Gleichstellung insbesondere für Abgaben und Zölle preufsischer Schiffe und Waaren im Sund und in den Belten ausgesprochen. Der Sundzoll von Waaren soll nach dem Christianopelschen Tarif von 1645 entrichtet werden, von den in diesen nicht bezeichneten Waaren aber ein Prozent des Werths betragen. S. den französischen Originaltext Beilage 7.

Dem Vertrag ist eine geheime Deklaration unter demselben Datum beigefügt, worin für die beiden hinterpommerschen Städte Kamin und Kolberg die Sundzollfreiheit ausbedungen wird. Jedoch mufs durch authentische Papiere und Pässe dargethan werden, dafs Schiff und Ladung wirklich das Eigenthum von in Kamin und Kolberg etablirten und wohnhaften Kaufleuten sind. Siehe die Beilage 8.

Etwas befremdlich lautet eine Stelle der Deklaration, wo die Rede ist über die Freiheiten der gedachten Städte und es heifst „dafs sie dieselben genossen haben bis jetzt in Folge alter Gebräuche und der Willfährigkeit (condescendance) Seitens der dänischen Regierung." Man erkennt darin mangelhafte Kenntnifs der

Verhältnisse, oder auch Zurücksetztzung dieses Spezial-Interesses von Seiten Preufsens. Jedenfalls hatte man seinen Gegenstand nicht recht durchdrungen.

Der anhaltende Friede und die Ansammlung grofser Reichthümer haben dem Handel, der Industrie, überhaupt den materiellen Interessen eine nie gekannte Ausdehnung und Blüthe verliehen. Auch der Sund nahm seinen redlichen Theil daran. Die Zahl der Schiffe, welche zu Anfang vorigen Jahrhunderts durch den Sund passirten, war nur 3435. Die fortschreitende innere Entwickelung Rufslands und Preufsens und deren, besonders des ersten, wachsende Theilnahme am Welthandel brachten einen grofsen Aufschwung hervor. Man zählte im Jahre 1779 bereits 8272, 1805 10950, 1821 11309, 1830 12946, 1844 17332 Schiffe *). Mit dieser wachsenden Zahl wuchs auch der Ertrag der Zölle. Dieselben wurden jedoch schon von jeher als eine Hauptquelle des dänischen Staatshaushalts angesehen, so dafs in den Verhandlungen mit Kaiser Karl V. der Sund die Goldgrube Dänemarks, so wie später in den Verhandlungen mit Preufsen das schönste Juwel der Krone, ja der Augapfel des Landes genannt und die einmal in Bezug zu Rufsland in Anregung gebrachte Aufhebung des Sundzolls dänischer Seits der Zumuthung etwa Kopenhagen selbst abzutreten gleichgestellt wurde. In früheren Zeiten flofs die Zolleinnahme im Sund in die königliche Privatkasse, im Jahr 1816 wurde sie der Direktion der Staatsschulden und des Tilgungsfonds überwiesen, und seitdem die dänischen Blätter das Budget veröffentlichen dürfen, finden wir auch den Ertrag des Sundzolls verzeichnet. Er betrug im Jahr 1836 1,937,000 Reichsbankthlr. ($\frac{3}{4}$ Thlr. Preufs.) und im Jahr 1844 2,144,000 Reichsbankthlr. Obgleich unter dem Sundzoll Dänemark selbst leidet, — da seine eigenen Schiffe und Waaren gleich belastet und nach einer Resolution vom 18. Februar 1771 die königl. dänischen Untertha-

---

*) Statistische Nachweisungen über die den Sund passirenden Schiffe s. im zweiten Theil.

nen wie die meist begünstigten Nationen behandelt werden und nur für die Küstenschifffahrt und von dänischen Häfen zu dänischen Häfen (Altona ausgenommen) vom Zoll und Feuergeld frei sind *), — obgleich insbesondere der Handel Kopenhagens davon schwer bedrückt und in seinem Aufkommen zurückgehalten wird, so kann oder will man doch das übergrofse und mit den Kräften und der Bedeutung des Landes aufser Verhältnifs stehende Budget weder beschränken, noch, was nöthig wäre, sich von den Träumen früherer Gröfse lossagen, den Marineluxus streichen und einer Flotte und Kolonien entsagen, die beim ersten Kanonenschufs eine englische oder russische Beute werden müfsten.

Wenn schon die Natur des Sundzolls so lang der Anfang wie das Ende der gerechtesten Klagen und Angriffe bleiben wird, bis er ganz aufgehoben ist, so hätte wenigstens die Erhebungsweise und Verwaltung des Zolls eine gerechte und jedenfalls eine vertragsmäfsige sein sollen. Allein die Willkür, welche schon zu den alten Zeiten der Hansa den Zoll allen Versprechungen zuwider bald erhöhte, bald erschwerte und sich einzig und allein durch die Gewalt des Stärkern und durch materiellen Zwang zur Ordnung bringen liefs, hat auch seitdem nicht aufgehört, als völker- und staatsrechtliche Verträge das Maafs festgesetzt hatten und überhaupt die Zeit des Faustrechts verschwunden und eine Zeit des Rechtszustandes eingetreten war. Man bediente sich freilich anderer Mittel. Statt mit offener Gewalt die Verträge zu brechen, suchte man sie zu deuten und so geschickt auszulegen, dafs aller Vortheil auf der Seite Dänemarks verblieb. Dadurch wurden die meisten Bestimmungen illusorisch gemacht. Man erhöhte die Zölle, dehnte sie nach Belieben auf eine Menge Artikel aus, die davon frei bleiben sollten; man erhob neue Auflagen und führte drückende Einrichtungen ein, man schaltete überhaupt

*) Es ist übrigens kein Zweifel, dafs dem Wortlaute der Verträge nach für diesen Zweig der Schifffahrt, wenn er nicht der Natur der Sache nach vorzugsweise in den Händen der Einheimischen wäre, auch die fremden privilegirten Schiffe als vom Sundzoll befreit anzusehen sind.

mit einer Indiskretion und Eigenmacht, als gäbe es kein bindendes Wort und Versprechen, als hätte sich die ganze Schifffahrt der Welt bei der Durchfahrt durch den Sund dem dänischen „Hoheitsrecht" auf Gnade und Ungnade ergeben. Zur Durchführung dieser seiner Zwecke hat Dänemark stets die Zeiten trefflich zu benutzen gewufst, wo die Aufmerksamkeit der betreffenden Mächte auf andere zur Zeit wichtigere Punkte gerichtet war. Darin besteht diese Ueberlegenheit in der Sundzoll-Politik, dafs es diesen einen Punkt nie aufser Augen liefs, während andere Nationen ihn oft auf lange Zeit aus dem Gesichte verlieren mufsten. Der Tarif von Christianopel, noch heutzutage das leitende Zollgesetz, wurde bis vor Kurzem in den meisten und wird — wie wir später ausführlich nachweisen und belegen werden — noch jetzt in vielen Bestimmungen auf eine systematische Weise überschritten und verletzt. Ungeachtet der grofsen Veränderungen, welche die merkantilen Verhältnisse seit 200 Jahren erlitten, ungeachtet der Vermehrung der Schifffahrt um das Zwanzigfache, ungeachtet der Vermehrung des Waarenzugs um das Dreifsigfache, ungeachtet der grofsen Umgestaltung der Waarenpreise, werden die im Vertrag von Christianopel enthaltenen Zollsätze unverändert forterhoben. Wie veraltet, unzweckmäfsig und dem Völkerverkehr hinderlich dies auch immer ist, mit wie dringender Nothwendigkeit eine zeitgemäfse Revision des Tarifs sich ergibt, so wollen wir davon nicht die erste Anklage nehmen, denn Dänemark hat dabei wenigstens den Wortlaut der Verträge für sich. Ganz andere vertragswidrige Akte der Willkür und des Eigennutzes sind es, die in neuester Zeit nach langer Geduld und Ergebenheit endlich von allen Seiten Reklamationen hervorriefen, denselben den Nachdruck der öffentlichen Meinung verliehen und die ganze Sundfrage auf einen Punkt brachten, wo eine definitive Lösung nicht allzu lang mehr verschoben werden kann. Wenn man die Schätzungen mifst, womit in Helsingör die Schiffe belastet wurden und noch belastet werden, so erscheint es in der That widersinnig, von irgend einem anerkannten und

von Dänemark beobachteten Tarif zu sprechen. Die Regierung erhob die Zölle, ohne irgend ein Prinzip veröffentlicht zu haben, welches sie als leitend und maafsgebend gelten liefs.

Der Stettiner Handelsstand überreichte im Jahr 1827 der preufsischen Regierung eine Denkschrift, worin für 106 Artikel, die als im Christianopler Vertrag „nicht benannten" Artikel mit 1 Prozent ad valorem belegt werden sollten, eine zu hohe Verzollung nachgewiesen wurde. Die hierüber an Dänemark gestellten Beschwerden hatten keinen Erfolg. Man zog sich zurück hinter die im Vertrag von 1818 enthaltene Bestimmung, „wornach die im Christianopler Vertrag nicht benannten Waaren mit 1 Prozent verzollt werden sollten, wie solches der Fall bei den meist begünstigten Nationen sei. Da nun bei keinem von diesen eine solche Reduktion geschähe, so hielte sich die dänische Zollkammer auch nicht verpflichtet, dies für Preufsen erfolgen zu lassen." (Art. 4.)

Herr Lemonius in seiner Denkschrift über den Sundzoll S. 11. nimmt von diesem Bescheid guten Anlafs zu der Frage:

„warum man Dänemark in jenem Vertrag die Fassung des Artikels so gestattete, dafs sie einer solchen, ganz ihre Wirkung zerstörenden Deutung fähig war?"

Dänemark fuhr also fort, von den im Christianopeler Tarif „nicht benannten" Waaren den Zoll in der Art zu erheben, dafs die Abgaben den vertragsmäfsigen Satz von 1 Prozent oft weit überstiegen. Preufsen wiederholte 1835 seine Beschwerden und schickte einen eigenen Kommissär nach Kopenhagen. Kein besserer Erfolg. Gleichwohl ward das Bedürfnifs einer Aenderung in den bestehenden Sundzollverhältnissen so dringend empfunden, dafs das Berliner Kabinet bald nach Schlufs der Kopenhagener Unterhandlungen im Herbst 1836 beschlofs, nochmals im Wege gemeinsamer Berathung die Mittel in Betracht zu ziehen, durch deren Anwendung der Sache bei der dänischen Regierung die wünschenswerthe Folge gegeben werden könne. Da zugleich der Handelsvertrag von 1818 mit dem 17. Juni 1838 zu Ende

ging, so war es wohl angemessen, die inzwischen gemachten Erfahrungen zu benutzen und zur Grundlage zu legen für die neuen Unterhandlungen mit Dänemark. Jedenfalls war man zu einer besseren Einsicht in die Sachverhältnisse und zuständigen Rechte gelangt, als solche im Jahr 1818 vorgewaltet hatte, und es kam nur darauf an, alte Schaden zu heilen und Verluste einzubringen. Die Negoziationen wurden 1838 in Kopenhagen eröffnet und preufsischer Seits durch einen eigenen Kommissär in Gemeinschaft mit dem am dänischen Hof beglaubigten Gesandten geleitet. Um den Reklamationen Stettins und anderer pommerscher Städte zu genügen, hatte man der Gesandtschaft zwei mit den historischen Verhältnissen und den darauf begründeten Ansprüchen dieser Städte besonders vertraute Männer beigegeben, damit dieselben bei der speziellen Verhandlung über die Privilegien der pommerschen Städte ihren Rath ertheilen möchten und die Städte dergestalt um so mehr überzeugt würden, dafs das Aeufserste für sie geschehe. Leider geriethen gleich die ersten Verhandlungen in Stockung, so dafs man weder zu einer nähern Erörterung der Ansprüche Stettins und der pommerschen Städte, noch zur Einberufung der pommerschen Kommissäre gelangte. Wie verlautet, hatte sich der dänische Minister Herr von Krabbe gegen die Zulassung derselben mit der Bemerkung erklärt, „dafs es ihm unter der Würde der dänischen Regierung zu sein scheine, mit dem Vertreter einer einzelnen Stadt zu konferiren und in Diskussion sich einzulassen!"

Bei Eröffnung der Unterhandlungen wurde dänischer Seits das Anerbieten gemacht, während der Dauer der Negoziation die preufsische Schifffahrt fortwährend so zu behandeln, als wenn der Vertrag vom 17. Juni 1818 noch fortbestände. Preufsischer Seits wurde dies unter dem Versprechen eines gleichen Verfahrens angenommen, jedoch zugleich die feste Voraussetzung ausgesprochen, dafs die Verhandlungen innerhalb eines Jahres zu einem gedeihlichen Resultat führen würden.

Das Uebermaafs und die Willkür der Zölle mufsten auch der

preufsischen Beschwerde den nächsten Gegenstand darbieten, und der Bevollmächtigte schlofs sich nur dem allgemeinen Verlangen an, wenn er die Herabsetzung der im Christianopelschen Tarif „nicht benannten“ Waaren auf das vertragsmäfsige eine Prozent voranstellte. Allein Dänemark blieb unzugänglich für die billigsten Vorstellungen, sprach sich unbedingt ablehnend aus und wollte sich auf keine weiteren Verhandlungen eher einlassen, „als bis Preufsen erklärt habe, das Dänemark zustehende Recht zur Sundzollerhebung überhaupt nicht angreifen zu wollen, weil in der preufsischen Denkschrift eine Bestreitung jener Gerechtsame zu liegen scheine und Dänemark deshalb zuvörderst eine bündige Versicherung des Gegentheils erhalten müsse.“

Preufsen fand sich nicht veranlafst, bei solcher Lage der Dinge die gewünschte Erklärung zu geben, und es blieben dem zu Folge die weiteren Verhandlungen in Kopenhagen um so mehr auf sich beruhen, als bekanntermaafsen im Mai des Jahres 1839 der verstorbene König von Dänemark einen klagvollen Brief an Friedrich Wilhelm III. schrieb und darin bat, ihm das Ende seines vielgeprüften Lebens nicht durch so peinliche Affären zu verbittern.

Dagegen fanden vertrauliche Eröffnungen weiterhin zwischen den beiden Regierungen Statt, in deren Verlauf die dänische mit dem Plane einer Ablösung des Zolles durch sämmtliche Ostseestaaten hervortrat *). Preufsischer Seits erklärte man sich zu einer Unterhandlung hierüber in der Hoffnung bereit, dafs die übrigen Ostseestaaten, namentlich Rufsland, eine gleiche Bereitwilligkeit zeigen würden. Die auf Anfrage erhaltenen Eröffnungen des russischen Kabinets lauteten diesem Plane nicht günstig, dagegen schien Schweden sehr geneigt, auf irgend eine Weise den unerträglich gewordenen Zustand zu ändern. Zu diesem Behuf erliefs es im Jahr 1839 eine Denkschrift und deckte darin die

*) S. Preufsische Allgemeine Zeitung vom 8. Februar 1845 und Augsburger Allgemeine Zeitung vom 28. Februar 1844.

Mifsbräuche und Willkürakte auf, welchen seine Schifffahrt bei Bezahlung des Sundzolls seit Jahren ausgesetzt war und wofür es trotz wiederholter Vorstellungen und Mahnungen keine Abhülfe von der dänischen Regierung hatte finden können. Die Denkschrift wurde den meisten europäischen Mächten mitgetheilt und enthält aufser einer geschichtlichen Einleitung eine sehr gründliche, klare und umfassende Darstellung des damaligen Zustandes vom Sundzoll und der Plagen und Chikanen, welchen der Handel aller Nationen daselbst unterlag — und setzen wir gleich hinzu, zum Theil noch unterliegt, wie davon das Nähere im zweiten Abschnitt wird zu lesen sein. Die Denkschrift fafst die mannigfachen Beschwerden in fünf Punkte zusammen:

1. Willkürliche Anwendung des Christianopelschen Tarifs.

2. Willkürliche Ansetzung eines Zolls auf die in dem Tarif „nicht benannten" Waaren — im geraden Gegensatz zu den Bestimmungen, welche den Zoll für solche Artikel auf 1 Prozent des Werths an dem Orte ihrer Herkunft feststellen.

3. Willkürliche Auflage und Erhebung von Gebüren und aufsergewöhnlichen Honoraren.

4. Willkürliche Akte im Allgemeinen, bei der Zollkammer von Helsingör, welche die Schiffsführer und Eigenthümer der Waaren in dem Genufs ihrer vertragsmäfsigen Rechte hindern.

5. Gewisse Gewohnheiten und Observanzen in Helsingör, die obgleich nicht in unmittelbarem Bezug auf den Sundzoll, doch sehr lästige Einrichtungen für die Schifffahrt in dieser Meerenge sind.

Von der Sophistik, womit Dänemark die alten Verträge mifsdeutete, nur ein Beispiel. Schweden, das sich besonders über die Zollerhöhung der „nicht benannten Artikel" auf mehr als das vertragmäfsige ein Prozent beschwerte, richtete darüber an das dänische Kabinet folgende Frage:

„Dürfen Schiffe, die den Sund passiren und im Stande sind, durch Fakturen den Werth ihrer Ladungen am Herkunftort nachzuweisen, gemäfs des Artikels 3 des Vertrags von 1701 für

alle nicht benannten und in den festen Zollsatz des Christianopelschen Tarifs nicht eingeschlossene Artikel ein Prozent zahlen? oder ist dieser Vortheil nur auf Waaren beschränkt, welche in den gedruckten und aufseramtlich veröffentlichten Tarifen nicht benannte heifsen, und wenn so, durch welche Regel wird die Zahlung für die anderen Artikel bestimmt?“

Darauf erwiederte der dänische Minister: „Der dem Christianopelschen Tarif beigefügte Zolltarif enthält ausdrücklich die Bestimmung, dafs Ladungen, so weit sie nicht in der voranstehenden Liste benannt sind, die Zölle zu zahlen haben nach Kaufmannsgebrauch und wie es von Alters her allezeit reservirt worden. Dies beweist zur Genüge, dafs noch vor 1645 ein Tarif der Sundzölle existirte und dafs dieser Tarif durch den Vertrag von Christianopel theilweise bestätigt und theilweise modificirt wurde. Derselbe Tarif mit derselben Klausel findet sich in dem Vertrag von 1701 zwischen Dänemark und Holland, und obgleich der dritte Artikel dieses Vertrags scheinbar die Auslegung dahin gestattet, dafs alle in dem Tarif von 1645 nicht benannten Artikel nur einen Zoll von ein Prozent ihres Werths zahlen, so ist doch solche Auslegung nie durch die kontrahirenden Parteien anerkannt, noch für irgend eine Nation praktisch vollzogen worden. Vielmehr hat man sowohl nach als vor 1701 die Sundzölle ganz in Uebereinstimmung mit dem Tarif von 1645 erhoben und nur diejenigen Artikel, welche in keinem dieser beiden Tarife (d. h. in dem Tarif von 1645 und dem vermeintlich älteren) enthalten sind und deshalb „nicht benannte“ heifsen, zahlen den Zoll nach der Berechnung von ein Prozent ihres Werths.“ — Es wird nicht schwer sein, am geeigneten Ort nachzuweisen, wie gewaltsam und gegen allen Geist und Wortlaut der Verträge diese Auslegung ist.

Die schwedische Denkschrift gab England Anlafs, sich in die Angelegenheit einzumischen. Sein Handel nach der Ostsee hatte seit 1830 eher ab- als zugenommen und besonders war es Hull, dessen Schifffahrt von Alters her an diese nördliche Richtung ge-

wohnt, empfindlichen Schaden von der „Sundplage" erlitt. Hr. Hutt, Parlamentsmitglied dieser Stadt, schrieb eine kleine Brochüre, im Wesentlichen eine Abschrift des schwedischen Memoires, und brachte die Sache selbst vor dem Unterhaus zur Sprache. In der Sitzung vom 16. März 1841 übergab Hr. Hutt eine mit zahlreichen Unterschriften von Huller Kauf- und Schiffsherren bedeckte Petition, hielt eine lange Rede*) und schlofs mit der Motion:

„dafs, nach der Ansicht dieses Hauses, der Tarif der Sund-

*) Darin heifst es unter Anderm: „der wirkliche Grund, warum im Parlament hinsichtlich des Sundzolls ein so langes Stillschweigen geherrscht hat, ist, weil derselbe zu einer Klasse von Gegenständen gehört, die, weil sie nicht einem Parteikrieg unterworfen werden können, eben keine angenehmen Materien zur Diskussion abgeben." Nachdem Hr. Hutt dem Kabinet eine Vernachlässigung der Handelsinteressen vorgeworfen hat, fährt er fort: „Ich kann nicht glauben, dafs, wenn die Verwaltung von 1814 nur irgend Acht genommen hätte auf die grofse Bedeutung unsers Handels mit dem Norden von Europa, sie jemals ohne Beweis und Vergütung die veralteten und nachtheiligen Ansprüche des Königs von Dänemark, dem freien Aus- und Eingang in die Ostsee Hindernisse in den Weg zu legen, dadurch hätte herstellen lassen, dafs sie den Sundzoll genehmigte. Denn der Sundzoll ist eine Einrichtung zuwider jedem angenommenen Grundsatz des Völkerrechts und dem allgemeinen Gebrauch der civilisirten Welt, eine gerade Uebertretung jener weisen Maximen zu Regulirung des internationalen Verkehrs, wie sie auf dem Kongrefs zu Wien festgesetzt wurden, und ich brauche nicht zu sagen, wie verderblich den besten Interessen unsers Handels." Folgt die Aufzählung aller vertragswidrigen Handlungen bei Erhebung des Sundzolls. Zum Schlufs wird gesagt: „Wenn die hauptsächlichen Bestimmungen so mifsachtet werden, so mag man gern glauben, dafs es mit Einhaltung der untergeordneten noch übler steht. Wahrhaftig nach den blutigen Kämpfen von Jahrhunderten, um den Sundzoll in feste und verständliche Gränzen zu bannen, scheinen wir jetzt im neunzehnten Jahrhundert in einen Zustand gleich dem Faustrecht der finsteren Zeiten zurückgekehrt. Der König von Dänemark erhebt den Sundzoll nach Gutdünken und Willkür, und um das Uebel so viel als möglich zu vervollständigen, versperrt er zum Hohn der Gesetze, die ihn als Mitglied des deutschen Bundes verpflichten sollen, die Verbindungsstrafse zwischen Hamburg und Lübeck und zwingt so alle nach der Ostsee bestimmte Handelsartikel in seine Falle zu Helsingör. Es ist unmöglich, solchen Anschlag auf unseren Handel und unsere Industrie ohne Entrüstung anzusehen." Was würde Hr. Hutt, das Parlament und die englische Presse erst gesagt haben, wenn ihr Land jenseits des Sundes läge und sich in einer Position befände ähnlich Preufsen?

zölle, wie er jetzt in Helsingör erhoben wird, kein Tarif sei, welcher den König von Dänemark berechtige, ihn aufrecht zu erhalten, und dafs die Sundzölle eine solche Revision verlangen, als nöthig ist zur Erleichterung des englischen Handels mit den Ostseehäfen."

Lord Palmerston, damaliger Minister des Auswärtigen, erwiederte darauf, dafs Ihrer Majestät Regierung mit dem Antragsteller in der Sache ganz übereinstimme, dafs sie jedoch die Berathung der Motion deshalb für ungeeignet halte, weil eben mit Dänemark eine Unterhandlung darüber obschwebe und guten Erfolg verspreche. Sir Robert Peel unterstützte die Motion und sah die parlamentarische Debatte gerade als eine gute Demonstration an, um Dänemark zur Besinnung und Erkenntnifs zu bringen. Hr. Hutt, überzeugt von der allgemeinen Zustimmung des Hauses von beiden Seiten und beruhigt durch die Versicherung des Ministers, nahm seinen Antrag zurück.

Dänemark, vielleicht um dem Andrang von anderen Seiten zu entgehen, vielleicht auch um damit eine Diversion gegen die projektirte Ablösung des Zolls zu machen, zeigte sich besonders willfährig zu den Unterhandlungen, die Schweden angeknüpft und denen England sich beigesellt hatte. Es wurden zu Anfang des Jahres 1841 in London Konferenzen abgehalten, wo man eine Revision der ganzen Sundzollgesetzgebung vornahm und sich über eine feste Regulirung der Tarifsätze zu einigen suchte. Die ganze Verhandlung mufste auf ein doppeltes Ziel gerichtet werden, je nachdem man sie als eine blofse Vorstufe ansah, auf welche späterhin eine Verständigung über die völlige Ablösung des Sundzolls basirt werden sollte, oder je nachdem man die Abstellung der vorhandenen einzelnen Beschwerden als Hauptzweck betrachtete. In jenem Falle genügte es, Dänemark zur Zurückführung der allmählig im Wege des Mifsbrauchs eingeführten exorbitanten Tarifsätze auf den Betrag der vertragsmäfsigen Zölle zu bestimmen; in dem zweiten Fall war es von gleicher, ja noch viel gröfserer Wichtigkeit, Dänemark darüber aufzuklären, dafs es

nicht berechtigt sei, im Sund das persönliche Erscheinen des Schiffers vor der Sundzollkammer zu fordern, sondern dafs, da der die Basis der Sundzollerhebung bildende Vertrag von 1701 ein solches persönliches Erscheinen des Schiffers nicht ausdrücklich vorschreibe, es auch dem Schiffer gestattet sein müsse, seine Papiere an das dänische Wachtschiff oder an die Fährleute abzugeben und, wie dies jetzt schon immer geschieht, den Zoll durch einen Helsingörer Kommissarius zahlen zu lassen. Man konnte um so mehr erwarten, England werde auf Abstellung des persönlichen Erscheinens der Schiffer dringen, als der dadurch verursachte vertragswidrige Aufenthalt gerade die in der Ostsee lebhaft beschäftigte britische Rhederei empfindlich trifft, während der Waarensender sich den im Sund erlegten Zoll schliefslich doch wieder durch den Waarenempfänger erstatten läfst, dergestalt, dafs die englische Rhederei bei einer angemessenen Modifikation der Sundzollerhebung ein weit gröfseres Interesse hat, als der englische Handel bei einer Ermäfsigung der Tarifsätze. Unbegreiflich bleibt es daher, dafs gerade diese für das englische Interesse wichtigste Beschwerde von dem englischen Kommissarius unberücksichtigt gelassen wurde, denn die zwischen England und Schweden einerseits und Dänemark andererseits abgeschlossenen Verträge von London und Helsingör d. d. $\frac{13}{23}$ August 1841 gehen hauptsächlich dahin, die Zurückführung der allmählig im Wege des Mifsbrauchs und der Willkür eingeführten exorbitanten Tarifsätze auf das Maafs derjenigen Zölle zu bestimmen, zu deren Hebung der für alle privilegirten Nationen gültige Vertrag von 1701 die dänische Regierung allein berechtigte. Der Art. 1. des Vertrags sagt, dafs die Zollrolle von Christianopel in voller Kraft bleiben und in den Zollansätzen der darin „namhaft gemachten" Waaren Nichts geändert werden solle. Nur für die „nicht benannten" Artikel soll ein fester Zoll gelten, jedoch so, dafs seinem Ansatz das alte Prinzip unterliege, wornach dieselben ein Prozent nach dem Werthe zahlen. Zu diesem Behuf sind dem Vertrag einige Verzeichnisse beigefügt, welche die Zollermäfsi-

gungen für verschiedene in dem alten Tarif meist „nicht benannte“ und früher vertragswidrig allzu belastete Artikel enthalten. S. den Text des englisch-dänischen Vertrags vom 13. August, so wie der Deklaration vom 13. Mai in Beilage 9. und 10. Der schwedisch-dänische vom 23. August lautet wesentlich gleich.

Wenn es der Zweck der Verhandlungen war, von Grund aus das damalige fehlerhafte System des Sundzolls zu reformiren, ihm eine den Forderungen unseres Jahrhunderts angemessene Einrichtung zu geben, oder es doch wenigstens in die gebürenden, vertragsmäfsigen Schranken zurückzuführen, so hat man, wie weiter unten näher auszuführen ist, weder das Eine noch das Andere erreicht. Nicht allein dafs dem veralteten Tarif von Christianopel neue Geltung beigelegt wurde, so ist ein grofser Theil der Ueberschätzungen und Mifsbräuche fortbestehen geblieben, die ebenso lästig und vertragswidrig sind, als die wenigen, die man abgeschafft hat. Die Reform ist kaum halb geschehen; was die Tarifsätze anlangt, so bleiben noch mehre und sehr bedeutende übrig, welche auf das vertragsmäfsige eine Prozent herabzusetzen sind. Bei vielen wird nach wie vor die alte Zollerhöhung beibehalten; bei der Erhebungsweise, bei der Verwaltung des Zolls, bei der Expedition der Schiffe und bei den Gebüren der Beamten dauern, wenn auch nicht alle früheren Mifsbräuche, doch der gröfste Theil von ihnen fort, und es ist, wie gesagt, unbegreiflich, dafs gerade die für die englische Rhederei äufserst wichtigen Fragen unberücksichtigt bleiben konnten. Weit entfernt, dafs Dänemark durch die einzelnen Reduktionen Einbufse erlitten hat, so sind dieselben vielmehr als eine im richtig verstandenen Finanzinteresse des Landes selbst getroffene Maafsregel anzusehen. Wenn nämlich bis dahin die exorbitanten Tarifsätze einen Theil der davon betroffenen Waaren genöthigt hatten, mit Vermeidung des Sundes sich einen anderen Weg, z. B. über Hamburg, nach dem Orte ihrer Bestimmung zu suchen, so haben seit den neuerlich Statt gefundenen Reduktionen die dadurch begünstigten Artikel angefangen, den nächsten Weg durch den Sund wieder aufzu-

suchen *) Wie sehr die seitdem eingetretene Vermehrung der den Sund passirenden Waaren die dänische Zollkasse für die Herabsetzung der Sundabgaben entschädigt, davon ein Beispiel. Während der Kaffee nach dem früheren Tarif 24 Stüber vom Zentner zahlte, gingen nach preufsischen Häfen jährlich nur etwa 570,000 Pfund durch den Sund; seitdem dagegen der Zoll auf sechs Stüber herabgesetzt ist, haben im ersten Jahr nach geschehener Reduktion 3,500,000 Pfund nach preufsischen Häfen bestimmten Kaffees den Sund passirt, so dafs ungeachtet der Herabsetzung des Zolls auf ein Viertel seines früheren Betrags die Einnahme Dänemarks sich bedeutend erhöht hat.

Wenn man der allseitigen Beschwerden und Anklagen über und gegen den Sundzoll, wenn man der energischen Debatten im englischen Parlament, wenn man selbst der überzeugenden Gewalt der schwedischen Denkschrift gedenkt, so war man wohl befugt andere Resultate zu erwarten. Wir wollen hier nicht ermitteln, welche Gründe das Londoner Kabinet, dessen Politik sonst unter Leitung Lord Palmerstons sehr lebhaft aufzutreten pflegte, gerade in dieser Angelegenheit zur Nachsicht und Schonung veranlafsten; wir wollen das Geschick und Talent, womit die Dänen von jeher in der Sundfrage operirten, auch hier gern anerkennen, wir wollen nur erinnern, dafs die Verträge von 1841 bereits 1851 ablaufen und bis dahin durch die Erfahrung eine bessere Einsicht und mit der Einsicht hoffentlich ein festerer Wille eingetreten sein wird. Die Verträge von London und Helsingör kommen allen meist begünstigten Nationen zu gut; alle müssen erkennen, dafs sie davon nur einen sehr schmalen, kümmerlichen Vortheil ziehen, und müssen also wollen, dafs nach vielhundertjährigem Unrecht und Mifsbrauch endlich der vernünftige und

*) Hier ist zu erwähnen, dafs die preufsische Regierung, um Stettin zu heben und die Nachtheile seiner Lage gegenüber den Nordseehäfen etwas auszugleichen, für gewisse durch den Sund geschiffte, daselbst übermäfsig hoch verzollte und für Stettin bestimmte Waaren eine Vergütung von 2½ Prozent gewährt.

natürliche Zustand hergestellt werde. Wir glauben nicht, dafs gegen diesen Gesammtwillen die engherzige Politik irgend einer Einzelmacht durchdringen werde, denn der Sundzoll ist keine Frage der Kabinete, sondern eine Frage des Völker- und Naturrechts.

Uebrigens sind bereits von mehren Seiten Reklamationen und Beschwerden über den Sundzoll, wie er seit 1841 sich gestaltet hat, eingelaufen. Besonders waren es die Vereinigten Staaten von Nordamerika und Preufsen, welche die Angelegenheit, wenn auch in verschiedener Weise, zur Sprache gebracht haben. Dort trat die vollziehende Gewalt selbst mit sehr geharnischten Worten auf. In dem Bericht des Staatssekretärs Hrn. Upshur über die Handelsbezüge der Vereinigten Staaten zu den europäischen Ländern vom Jahr 1843 lautet die hieher gehörige Stelle, wie folgt:

„Dänemark fährt ohne einen Rechtstitel bis auf diesen Tag fort eine überaus sonderbare Abgabe von allen Waaren zu erheben, welche den Sund ein- und ausgehen. Dänemark kann diesen Zoll nach keinem Prinzip, weder des Natur- noch des Völkerrechts, noch aus irgend einem andern Grund als dem des alten Herkommens in Anspruch nehmen. Es leistet für diese Auflage keinen Dienst und hat selbst nicht einmal den Anspruch, welchen die Macht, sie zu erzwingen, geben würde. Grofs und allgemein ist die Unzufriedenheit, welche alle beim Ostseehandel interessirten Nationen über diese unnöthige und demüthigende Kontribution empfinden. Ich erlaube mir, hier anzugeben, dafs für die Vereinigten Staaten die Zeit gekommen ist, wo sie geeignetermafsen einen entscheidenden Schritt thun können, um unseren Ostseehandel von diesem Druck zu befreien.“

Da der Vertrag Nordamerika's mit Dänemark eine einjährige Kündigung zuläfst, so dürften die Nachrichten wohl begründet sein, als denke das Kabinet von Washington daran, der Sundzollfrage mit Nächstem eine folgenreiche Wendung zu geben.

Unter den europäischen Staaten entfaltete Preufsen eine Thä-

tigkeit, die um so mehr hervortrat, je stärker sie gegen die von dem nahbetheiligten Rufsland übernommene Rolle der Passivität abstach. Ob Rücksichten der Verwandtschaft oder der höheren Politik das Motiv dazu gaben, sei dahingestellt, kurzum, das Petersburger Kabinet verhielt sich bei der ganzen Angelegenheit mit einer Theilnahmlosigkeit und Rückhaltung, wie wir sonst überall, wo es um sein Interesse geht, nicht zu bemerken gewohnt sind. Der mit dem 17. Juni 1838 abgelaufene Vertrag Preufsens mit Dänemark erhielt eine stillschweigende Fortsetzung, besteht in dieser Weise fort und kann somit zu jeder Zeit gelöst werden. Da in dem Vertrag Preufsen den meist begünstigten Nationen gleichgesetzt ist, so nimmt es vollen Antheil an den Bestimmungen der London-Helsingörer Konventionen. Wir haben oben gesehen, auf welche Weise Preufsen im Jahr 1838 Verhandlungen mit Dänemark angeknüpft hatte, um die Sundfrage auf das befriedigendste Resultat hinauszuführen, nämlich auf die Abschaffung der Zölle, auf eine freie, ungehinderte Schifffahrt gegen das Aequivalent einer billigen Ablösung. Leider zerschlug sich dies Projekt theils in Folge der Abneigung Rufslands, theils in Folge der Negoziation, die — ein allem Anschein nach willkommener Ausweg — Dänemark mit England und Schweden aufzunehmen für gut fand. Als das Kopenhagener Kabinet die preufsische Regierung davon in Kenntnifs setzte, bat es, sich der Theilnahme daran zu enthalten, weil, wie angegeben wurde, dadurch leicht die Verhandlung erschwert und verwickelt werden könne und man wünsche, sich mit Preufsen abgesondert zu verständigen. Man versprach, dafs in keiner Weise die preufsischen Interessen präjudicirt, dafs auf dieselben vielmehr durch das einzuhaltende Verfahren besondere Obacht genommen werden solle. Darauf hin verzichtete Preufsen, das Gewicht seiner Ansprüche mit in die Wagschale der Verhandlungen zu legen, und gab sich der Hoffnung hin, dafs die Interessen seines Ostseehandels in den Resultaten dieser Verhandlungen grofsentheils ihre Befriedigung, die besonderen Interessen seiner Unterthanen, welche

später zur Sprache zu bringen man sich vorbehielt, eine um so bereitwilligere Rücksicht finden würden. Allein als die London-Helsingörer Verträge ratifizirt waren, schien man in Kopenhagen die Lust zu weiteren Verhandlungen und Beschlüssen verloren zu haben. Man begnügte sich zu Anfang des Jahres 1842, an Preufsen die Mittheilung der Verträge und des neuen darnach modifizirten Tarifs zu machen. Preufsen, weit entfernt den unbedingten Beitritt zu erklären, ging auf seine alten, wohlbegründeten Reklamationen zurück und verlangte als Bedingung seines Beitritts eine vollständige Reform und Reinigung des fehlerhaften Systems, d. h. die Herstellung des Sundzolls auf die wirkliche Basis der Verträge, die ganze Abschaffung aller seit 1701 eingeschlichenen Zollerhöhungen und Mifsbräuche. Man mag die Forderungen Preufsens auf drei Punkte konzentriren:

1. Die genaue Anwendung des in Art. 3. des Vertrags von 1701 ausgesprochenen Prinzips hinsichtlich eines festen Zolls von 1 Prozent auf die „nicht benannten“ Artikel.

2. Die Herabsetzung der übermäfsigen Zölle auf verschiedene im Christianopler Tarif „benannte“ Artikel, namentlich auf rohe Baumwolle, welcher jetzt 4 Prozent vom Werth beträgt und nachdem der Zoll auf Baumwollgarn bis zu 1 Prozent herabgesetzt worden, die Wirkung eines Differentialzolls zu Gunsten der englischen Fabriken ausübt.

3. Die Herabsetzung der übermäfsigen Gebüren an die Zollbeamten und die Aufhebung von vertragswidrigen Gebräuchen.

Nach solcher Richtung hin lauteten die Instruktionen des Hrn. Grafen von Bülow, welcher im Jahr 1842 abgeschickt wurde, um eine nochmalige Ausgleichung der Differenzen zu versuchen. Zugleich war damit der Auftrag verbunden, die Ansprüche der pommerschen Städte auf Zollfreiheit geltend zu machen.

Um diesen Reklamationen schon in der Form vorzubeugen, schützte Dänemark den neuen Thatbestand vor, wie er durch die Verträge von 1841 hergestellt worden, desgleichen die Ausdehnung seiner Opfer und die Beistimmung, die es dafür von den

anderen Regierungen mit Ausnahme der preufsischen erhalten habe. Nach solchen ablehnenden Erklärungen wären weitere Unterhandlungen ohne Zweifel abgebrochen worden, hätte nicht Dänemark, um, wie es sagte, seinen guten Willen zu zeigen, sich erboten, auf das Projekt vom Jahr 1839 hinsichtlich einer Ablösung des Zolls zurückzukommen. Der preufsische Bevollmächtigte ging darauf ein und schlug, da von Seiten Rufslands kein Beitritt zu erwarten und Schweden durch den Vertrag gebunden war, der dänischen Regierung eine ganz besondere und private Ausgleichung vor, nur für die Zollfreiheit des preufsischen Handels, unter Angebot einer jährlichen festen Summe, berechnet auf den Durchschnittsbetrag einer gewissen Anzahl Jahre und gleichkommend dem Antheil, welchen der Handel aller preufsischen Häfen beiträgt zum Gesammtbetrag des Zolles. In Folge dieser Entschädigung würden alle nach preufsischen Häfen bestimmten oder von denselben auslaufenden Schiffe ohne Unterschied der Flagge frei durch den Sund passirt sein, die Auslösung vorausgesetzt, welche die preufsische Regierung in ihren Häfen zu erheben sich vorbehielte. Ein solcher Wechsel des Zustands wäre unstreitig den Interessen aller Nationen, welche mit preufsischen Häfen Handel treiben, sehr vortheilhaft gewesen, denn indem sich die preufsische Regierung diese Opfer auferlegte, um die Erhebung der Sundzölle in seine eigenen Häfen zu verlegen, konnte sie keinen anderen Zweck haben, als sie nach einem mehr billigen Verhältnifs im wohlverstandenen Interesse seines Handels zu regeln. Zugleich wäre dieser Wechsel der erste Schritt gewesen zu einer vollständigen und definitiven Ablösung von Seiten der übrigen seefahrenden Völker.

Dänemark ging oder schien vielmehr auf diesen Vorschlag Preufsens einzugehen. Allein sonderbarer Weise war sein Bestreben dabei mehr dahin gerichtet, Schwierigkeiten und Bedenken in den Vordergrund zu stellen und ihr Gewicht zu vermehren, als den Weg zu ihrer Beseitigung bahnen zu helfen. Zugleich stellte es Forderungen, von denen es sich selbst sagen

konnte, dafs sie eben so viele Hindernisse waren, an denen jede Vereinigung nothwendig scheitern mufste. Was soll man nach solchen Thatsachen von der Aufrichtigkeit und dem guten Willen denken, welche das dänische Kabinet nach seiner Versicherung bei den Verhandlungen geleitet haben? Wenn es ihm Ernst war, eine Kapitalisirung des Sundzolls zu bewirken, wenn es nur in einer theilweisen Ablösung unübersteigliche Hindernisse erblickte, warum that es keine Schritte, um bei den anderen Mächten, insbesondere bei Rufsland dem Plane Eingang zu verschaffen? Die Neigung Dänemarks, zu einem definitiven Abschlufs die Hand zu bieten, hatte sich in demselben Maafse verloren, als man sich durch die Verträge von 1841 im Besitz des neu begründeten Zustands befriedigt und für die nächste Zukunft von 10 Jahren gesichert fühlte. Man zog sich wiederum in die alte, jetzt neu befestigte Stellung, zurück, entschlossen, wie es schien, nicht über jene nächste Zukunft hinauszublicken und die Vortheile, die man festzuhalten gewufst hatte, für die Dauer jener Verträge in Ruhe auszunutzen.

Der preufsische Bevollmächtigte fand die entschiedenste Abneigung vor, seinen Anträgen Gehör zu geben und auf weitere Modifikationen der Sundzollerhebung einzugehen. Theils die Verpflichtung mit der allbekannten Sophistik verläugnend, theils sich auf die vermeintlichen Opfer berufend, welche der neue Tarif auferlege, zog sich die dänische Regierung in eine rein ablehnende Stellung zurück und benahm jede Aussicht auf gütliche Verständigung. Unter solchen Umständen und da sich nicht minder der Ablösungsplan als illusorisch erwies, beschlofs das preufsische Kabinet zu Anfang des Jahres 1845 die Verhandlungen mit Dänemark abzubrechen und seinen Bevollmächtigten abzuberufen. Der Vorgang zog die allgemeine Aufmerksamkeit um so mehr auf sich, als sie durch die Zeitungspresse vielfach verbreitet worden war, und die Allgemeine preufsische Zeitung selbst sah sich veranlafst in No. 39. dieses Jahres mit einem Artikel aufzutreten, dessen Fassung eine gewisse amtliche Theilnahme und jedenfalls eine mit den Zustän-

den unmittelbar vertraute Feder erkennen liefs. Die kategorische Sprache des Artikels und vor Allem die ihm beiwohnende Rechtsüberzeugung brachten durch ganz Deutschland eine freudige Aufregung hervor. Man schätzte die nationale Würde und den patriotischen Sinn, welche den Anmafsungen des Auslandes ohne Rückhalt entgegentraten und ein eben so kräftiges als gerechtes Wort führten. Sei es erlaubt, nur die letzten Sätze zum Schlufs dieses historischen Ueberblicks zu benutzen. „Wir haben die Ueberzeugung", heifst es, „dafs es stets an der Zeit sein wird, Dänemark die Nothwendigkeit zu vergegenwärtigen, Hand anzulegen an die Umgestaltung seines jetzigen fehlerhaften Systems, und wir glauben, dafs die preufsische Regierung aus den jetzigen fruchtlosen Verhandlungen aufs Neue das Resultat gezogen haben mufs, dafs Dänemark in dieser Sache nicht den Forderungen einer aufgeklärten voraussichtigen Politik, sondern nur der zwingenden Kraft äufserer Umstände und thatsächlicher Schwierigkeiten nachzugeben geneigt sei."

Diese möglichst ausführliche, auf authentische Nachrichten und Urkunden basirte Geschichte des Sundzolls wird den Lesern ein anschauliches Bild gegeben haben von den Mitteln und Wegen, auf welchen es Dänemark gelungen ist, sein im Anfang beschränktes und bestrittenes, mehrfach modifizirtes Zollsystem, alles Widerstandes unerachtet, zur allgemeinen Geltung zu bringen und ein festes, durch Verträge gestütztes Gebäude daraus zu machen.

Wie es jeden günstigen, unbewachten Moment und temporaire Schwäche seiner Gegner benutzt hat, um Hindernisse wegzuräumen und das schon Errungene weiter auszudehnen. (Beseitigung der hanseatischen und schwedischen Freiheiten.)

Wie es aus Mifsbräuchen Rechte gemacht und solche, aller Angriffe unerachtet, bis 1841, zum Theil bis jetzt aufrecht zu erhalten gewufst hat, trotz des täglich-wachsenden Gegeninteresses.

Dieser Wahrnehmung wird sich die Frage anknüpfen:

Wie ist es möglich, dafs Dänemark, eine seit der Zeit der Waldemare nichts weniger als furchtbare, seit 200 Jahren verfallende Macht, solche Resultate erreichen konnte? — Lediglich dadurch, so lautet die Antwort, dafs es diesen einen Zweck, dies eine grofse Interesse unter allen Wechselfällen nie aus dem Auge gelassen hat, während fast alle andere betheiligte Nationen diesen Gegenstand als zeitweise relativ unwichtig aus dem Gesicht verlieren mufsten.

In den Zeiten der Verwirrung hat Dänemark am meisten gebaut, hernach mit eiserner Hartnäckigkeit den Mifsbrauch verfochten und ihn zumeist erhalten.

Es ist immer nur der überlegenen Gewalt gewichen, stets nur so weit als gerade nöthig, und stets wieder auf sein Terrain zurückgekehrt sobald es konnte. (Odenseer Vertrag, Friede von Kopenhagen und Rothschild, Stockholmer Friede.)

Daraus ergiebt sich die Lehre, dafs man nur dann Erfolg gegen Dänemark erwarten kann, wenn man dieselbe Richtschnur für sein Handeln nimmt, d. h. die Sache stets im Auge behalten, immer auf denselben Fleck treffen und seine Forderungen mit der nöthigen Kraft und Energie unterstützen.

Dafs Dänemark den Sundzoll als eine nothwendige Quelle des Einkommens betrachtet, dafs wenn dieselbe aufhörte oder sich verminderte, im Budget ein Deficit entstehen würde, ist allerdings keine der finanziellen Zukunft des Landes besonders günstige Thatsache. Alleiu daraus folgt gewifs nicht, dafs fremde Völker diesen Ausfall decken und die vielfachen auf leichte Weise auszuführenden Ersparungen im dänischen Staatshaushalt darum unterbleiben sollen, weil man in Kopenhagen weder dem Recht noch der Billigkeit Gehör schenken will. Dänemark mag die Mifsgunst der Zeiten anklagen, welche es in die dritte Rangstufe der europäischen Mächte zurückgesetzt haben, und sich mit anderen Ländern trösten, die noch tiefer gesunken sind. Was ihm fehlt, ist die richtige Einsicht in seine jetzige Lage. Es könnte,

ohne einen Bankerutt zu machen, die Einnahme aus dem Sundzoll wohl entbehren, wenn es sich nur entschliefsen wollte, so kostspielige Einrichtungen aufzuheben, die, wie z. B. Flotte, Kolonien und Marineschulen, keinen positiven Werth mehr haben und allein der Eitelkeit und einem falschen, zwecklosen Ehrgeiz fröhnen.

Die Kabinette haben durch Unaufmerksamkeit und Unthätigkeit im Lauf der Zeit ihren Völkern viel vergeben. Das mufs wiedererworben und Dänemark auf den Punkt zurückgezwungen werden, von dem es ausging, mindestens auf den, wo es 1645 war, als man ihm einen nach damaligen Verhältnissen billigen Tarif auf der Basis von 1 Prozent vorschrieb. (Jetzt bei dem so sehr gestiegenen und noch täglich steigenden Handel müfste es mit $\frac{1}{2}$ Prozent zufrieden sein.)

Diese Restitution, oder besser Aufhebung des ganzen Zolles, ist die Aufgabe unserer Zeit. Wie sie auszuführen, davon im letzten Theile. Zuvor einen Blick auf das Objekt, den Sundzoll in seinem jetzigen Bestande.

Der Sundzoll in seinem jetzigen Bestande.

Um eine Prüfung der jetzt obwaltenden Verhältnisse des Sundzolls zu versuchen, ist nothwendig, dafs wir den Thatbestand möglichst genau und erschöpfend darlegen. Zu diesem Zweck stellen wir uns ein Schiff vor, das auf seiner Seereise den Sund zu passiren hat, und wollen berichten, unter welchen Bedingungen die Durchfahrt durch den Sund geschehen darf. Dabei sollen die noch beibehaltenen Mifsbräuche, vertragswidrigen Willkürakte und übrigen Unregelmäfsigkeiten einzeln vorgenommen und unter folgenden fünf Rubriken abgehandelt werden:

das Abfertigungsverfahren,
die Tarifsätze,
die Leuchtfeuer und Bakengelder (Schiffsabgaben),
die Sporteln für die Zollbeamten,
die übrigen Beschwerden.

I.

Das Abfertigungsverfahren.

Sobald ein Schiff auf der Rhede von Helsingör eintrifft, verlangt Dänemark, sich stützend auf das Herkommen und auf Art. 16. der Verträge von London und Helsingör, dafs der Schiffsführer oder Superkargo *) oder wenigstens der Steuermann sich an das

---

*) D. h. ein der Ladung besonders Vorgesetzter, der indefs beim Ostseehandel selten vorkommt.

Land begebe und die Sundzoll-Klarirung mache*). Der Schiffer darf nirgends anders landen, als an der Brücke im Hafen, wo er sich zunächst über den Gesundheitszustand seines Schiffes auszuweisen hat. Ehe er noch das Boot verläfst, wird er durch einen Quarantänebeamten gefragt, woher er komme und ob Alles gesund am Bord? Antwortet der Schiffer, von einem durch die dänische Quarantäne-Kommission für angesteckt oder verdächtig erklärten Orte zu kommen oder dafs er gefährliche Kranke am Bord habe oder unterwegs mit angesteckten oder verdächtigen Schiffen verkehrt habe, so wird er gar nicht ans Land gelassen, sondern das Schiff erhält als Warnungszeichen eine grüne Flagge und mufs in der Nähe des auf der Rhede liegenden Wachtschiffes ankern, wo es so lang verbleibt, bis der Gesundheitszustand von der Quarantäne-Kommission näher untersucht ist und für sicher erklärt wird. Ist Letzteres nicht der Fall, so wird das Schiff nach Christiansand zur dortigen Quarantäneanstalt zurückgewiesen. Sobald der Schiffer gelandet ist, soll er sich unmittelbar und ohne Verzug — angeblich zur Erhaltung der öffentlichen Ordnung — zur Sundzollkammer begeben, um seine Ladungspapiere vorzuzeigen, die erforderlichen Erklärungen darüber zu thun und anzugeben, welches Handlungshaus für ihn die Klarirung des Schiffs besorge. Die Papiere werden geprüft, der Schiffer über etwa Mangelndes und Zweifelhaftes ausgefragt und darauf die Papiere nach der Reihenfolge der Ankunft des Schiffs in ein numerirtes Fach gelegt, um zur Zeit nach dieser Nummer zur Zollberechnung und Abfertigung zu gelangen**). Letztere geschieht, wenn das Schiff aus der Ostsee kommt (in welchem Fall die Ladung gewöhnlich aus einer und derselben Art von Gut be-

*) Gegen die Schiffe der Unprivilegirten behauptet Dänemark das Recht der Visitation, beschränkt sich jedoch in praxi auf die Erhebung der sogenannten Inspecteur-Gebühr.

**) Dies geschieht jedoch nur bei beladenen Schiffen. Ballastschiffe werden vorzugsweise gleich expedirt, weil bei denselben keine Berechnung des Waarenzolls erforderlich ist und ihre Abfertigung daher in kurzer Zeit erfolgen kann.

steht, als Holz, Getreide, Hanf, Flachs, Zink u. s. w. und die Abfertigung daher leichter und schneller geht), durch die vier Zollbeamte, welche den Namen „Kämmerer“ führen *). Kommt das Schiff aus der Nordsee (in welchem Fall die Ladung meist aus verschiedenartigen Einfuhrartikeln, sogenannten Kaufmannsgütern, Stückgütern besteht, worüber eine Menge Konossemente ausgestellt sind, so geschieht die Zollberechnung durch das „Translationsbureau.“ Dies hat das Geschäft, die spezifizirte Sundzollberechnung zu machen. Darin wird der Zollbetrag nicht sowohl für jede Waarenart der Ladung berechnet und ausgeworfen, als vielmehr für jede Partie, d. h. für jedes an einen besonderen Empfänger bestimmtes Waarenquantum, über welches folglich ein besonderes Konossement ertheilt ist und vorgelegt wird. S. Beilage A.

Die Theilnahme des Schiffers an der Zollklarirung beschränkt sich in der Regel auf Vorlegung der Papiere, das Examen, dem man ihn bisweilen unterwirft und die Empfangnahme seines „Föring“, d. h. Prämie von 4 Prozent des Zollbetrags seiner Ladung, welche die Sundzollkammer ihm für „richtige Deklaration“ bewilligt **). Die Zollentrichtung selbst erfolgt durch die „Kom-

---

*) Das Nähere über das Zollpersonal siehe weiter unten bei den Sporteln.

**) Diese Prämie ist durch Verträge bestätigt und dient zum ganz besonderen Vortheil Dänemarks, indem sie das Interesse des Schiffers zur richtigen Angabe seiner Ladung zu Hülfe nimmt. Des Näheren war darüber die Rede S. 34.

Der Föring findet bei der geringsten Summe Statt, so dafs, wenn der Zoll auch nur 25 Schilling beträgt, doch 1 Schilling Föring gewährt wird. Der Föring wird bei Ansetzung des Zollbetrags auf dem Sundpafs gleich in Abzug gebracht und dem Schiffer von dem Hause ausgezahlt, bei welchem er klarirt hat.

Ueberhaupt kommen Defraudationen am Sundzoll nur selten und in unbedeutender Weise vor. Denn Schiffer, die mit Stückgüter-Ladungen nach der Ostsee kommen, reichen in Helsingör das spezifizirte, am Abgangsort vom Schiffsmäkler angefertigte Verzeichnifs ihrer Ladung und Fracht, das Manifest, ein, an dessen Richtigkeit kaum zu zweifeln ist, da solche Ladungen fast ganz und wenigstens zu drei Vierteln eine Masse Ablader und eben so viele Empfänger haben, ein Schiffer daher häufig 50 Konossemente bei sich führt. Nun ist es nicht anzunehmen, dafs der Schiffsmäkler am Abladungsorte mit dem Schiffer das Uebereinkommen treffe, eine falsche Angabe zu machen und sich ein unrichtiges Manifest geben zu lassen. Dem Schiffer müfste dafür eine Vergü-

missionshäuser“ in Helsingör, mit deren einem jeder Schiffsrheder und Waarenempfänger in Korrespondenz stehen mufs. Sobald der Schiffer seine Deklaration gemacht und die Kommissionäre durch ihren Kredit bei der Sundzollkammer für die Zollentrichtung annehmbare Kaution bestellt haben, kann die Abfertigung in der Art geschehen, dafs dem Schiffer ein Sundzollpafs in blanco, d. h. ein solcher, welcher die spezifizirte Angabe über die Ladung und den berechneten Zoll noch nicht enthält, aber die geschehene Deklaration bescheinigt, ertheilt und ihm das Absegeln erlaubt wird. Kann dies nicht geschehen, so mufs er warten, bis die Sundzollentrichtung durch seinen Kommissionär entweder baar oder durch Debitirung des Zollbetrags in dem Konto, welches der Kommissionär bei der Sundzollkammer hat, vollzogen ist, worauf er dann einen vollen Sundzollpafs erhält. S. Beilage B. Die Kaufleute, deren Güter den Sund passiren, müssen sorgfältig darauf sehen, dafs alle Dokumente, welche die Schiffsführer zum Behuf der Zollklarirung vorzuweisen gehalten sind, vollkommen übereinstimmen. Denn würden die Konossemente mehr Waarenartikel benennen, als in den Kautionsbeweisen, Pässen oder sonstigen Schiffspapieren angezeigt sind, so würde man sich in Helsingör bei Erhebung des Zolls blofs nach den Konossementen richten. Träfe es sich dagegen, dafs die anderen Dokumente eine gröfsere Anzahl von Waaren enthielten, als die Konossemente, so würde man sich bei Berechnung des Zolls blos an jene halten, ohne den Rheder oder Kommissionär zu Helsingör zum Gegenbeweis zuzulassen,

---

tung zugestanden werden, die ihn sehr compromittiren könnte, denn er hätte dann vielleicht zu 30 Empfängern zu gehen und zu sagen: „ich habe durch unrichtige Angaben im Sund euch eine Ersparung im Zoll gemacht, gebt mir einen Antheil des Gewinns,“ was mit anderen Worten so viel heifst als: „lafst uns den Betrug theilen.“

Von Preufsen ist zu erwähnen, dafs jeder Schiffer beim Abgang einen Seepafs bekommt, der eine genaue Abschrift der amtlichen Deklarationen enthält, dieser Seepafs mit den Konossementen übereinstimmen und im Sund zum Beweis der Richtigkeit der Konossemente abgegeben werden mufs, so dafs Preufsen selbst dafür gesorgt hat, dafs bei der Angabe seiner Exporten im Sund jede Defraudation vermieden wird.

weil, wie Hr. Lesser „neurevidirte Sundzollrolle“ S. 135 anführt, „für des Königs Gerechtsame gar zu gefährliche Folgen erwachsen würden, wollte man anders handeln.“

Wenn die Zollberechnung vom Translateur gemacht und von dem Kämmerer notirt ist, so wird solche mit den übrigen Papieren des Schiffers und dem inmittelst ausgefertigten Sundpats, dem Hause zugesandt, bei welchem der Schiffer klarirt hat. Zur klaren Anschauung dieses Abfertigungsverfahrens wird am besten eine vom Translateur angefertigte Berechnung dienen, wie sie in der Beilage C. enthalten ist. Dieselbe betrifft das preufsische Schiff Kronprinzessin Elisabeth, Schiffer A. F. Moritz, gehend von London nach Stettin. Auf dieser Berechnung stehen die Waaren nach den einzelnen Empfängern, für welche sie zufolge der Konossemente bestimmt sind, aufgeführt und ist für jede einzelne Post der Zoll dabei ausgeworfen. Diese Rechnung wird dem Hause A. von Deurs und Comp. in Helsingör, welches die Klarirung des Schiffes besorgte, mitgetheilt und auch für dessen Rechnung die ganze Summe auf der Zollkammer notirt und in debet geschrieben. Das Haus A. von Deurs steht aber nicht gerade mit allen den verschiedenen Waarenempfängern in Verbindung und sendet daher die gedachte Berechnung bei den anderen Kommissionären in Helsingör herum, von denen Jeder durch seine Unterschrift die Posten bezeichnet, wovon er den Zoll für Rechnung des Empfängers berichtigen will und worüber sie sich nachher gegenseitig mit dem Hause, welches das Schiff klarirt hat, monatlich berechnen. Auf Beilage C. sehen wir z. B. die Unterschrift des Hauses A. von Deurs und Comp. für diejenigen Waarenposten, wobei es zugleich das Kommissionsgeschäft versieht, dagegen bemerken wir noch die Unterschriften dreier anderer Kommissionshäuser S. Massonnau, N. und C. Fennewick, Belfour und Comp., welche für ihre Kommittenten den Zoll berichtigen. Sobald die Berechnung des Translateurs zirkulirt und sich für jeden Waarenempfänger ein Handlungshaus unterzeichnet und dadurch die Zollentrichtung gewissermafsen verbürgt hat, kann der Schiffer seine Reise fortsetzen.

Was nun die Bezahlung des Sundzolls und der übrigen Abgaben betrifft, so hat der Schiffer, wie gesagt, damit durchaus Nichts zu schaffen. Solche geschieht lediglich durch das klarirende Handelshaus, aber auch nicht gleich, sondern durch monatliche Abrechnung mit dem Zollkassirer, welcher den Kommissionären vier Wochen Kredit giebt und ihnen am 15. jedes Monats einen Nachweis über die für ihre Rechnung im vorhergehenden Monat notirten Zölle und Gebüren zustellt, deren Betrag alsdann baar oder in acceptirten Wechseln auf Kopenhagen bezahlt wird.

Die Kommissionäre gewähren wiederum ihren Korrespondenten einen zweimonatlichen Kredit. Für die Besorgung der Kommission werden Diesen von Ersteren zwei Prozent als Provision von dem Betrag des vorgeschossenen Zolles und der übrigen Auslagen berechnet.

Die Entrichtung für Leuchtfeuergelder, Zollkammergebüren, Fähr- und Lotsengelder und andere Auslagen für das Schiff trifft den Rheder und geschieht in derselben Art durch den von ihm bestellten Agenten in Helsingör. Daneben liquidirt derselbe eine gewisse Gebür für die Expedition des Schiffes, welche mehr oder minder willkürlich ist und gewöhnlich mit den Sporteln der Zollbeamten in einer Summe berechnet wird. Dies geschieht geflissentlich, um eine Offenlegung der Speditionsgebüren zu vermeiden. Es werden solche nämlich von den Helsingörer Häusern weder gleichmäfsig noch nach festen Prinzipien berechnet; sie richten sich dabei theils nach der Lastenzahl der Schiffe, theils nach der Sicherheit der Rheder und dem Zeitpunkt, bis wohin sie die Erstattung ihrer Auslagen erwarten können. Sind die Rheder unbekannt, nicht gehörig sicher oder wohnen sie weit entfernt, z. B. in Rufsland, so werden die Spesen viel höher berechnet.

Zwar soll nach dem Frieden von 1814 ein Uebereinkommen zwischen den Kommissionshäusern bestanden haben, wornach sie sich verpflichteten, die Speditionsgebüren gleichmäfsig zu erheben und zwar von einem Schiff bis 150 Last 10 Spec. Rthlr. beladen,

6½ Spec. Rthlr. in Ballast — über 150 Last 12 Spec. Rthlr. resp. 8½ Spec. Indefs wird dies schon lange nicht mehr beachtet, seitdem einzelne Kommissionäre angefangen haben, die Spesen herabzusetzen, um sich dadurch mehr Kunden zu verschaffen *). Mehre angezogene Rechnungen (s. Beilagen D. E. F.) ergeben, wie verschiedenartig die Ansätze der Schiffsabgaben auch unter gleichen Umständen sind, z. B. Translateurgebüren von Schiffen, die mit Ballast gehen oder aus der Ostsee kommen, ganz gegen Art. 2. der Verträge von London und Helsingör:

Die Kommissionäre sind ferner den Schiffsrhedern noch dadurch zu Diensten, dafs sie die Schiffer auf Erfordern mit Geldvorschüssen (Behufs Reparaturen, Verproviantirung u. s. w.), so wie mit offenen Kreditbriefen versehen für alle Hafenplätze Dänemarks, Schwedens, Norwegens, Hollands, Englands und der Ostsee, mit welchen sie auf ihrer Fahrt in diesen Gewässern wegen Havarie oder aus sonst einem Grund in Berührung kommen und den Beistand dortiger Geschäftsfreunde bedürfen könnten.

Man bezahlt oft den Zoll in Helsingör auf Bodmerie von Schiffen und Waaren, die keinen Expediteur haben, selbige fortzusenden. Wenn ein fremdes Schiff ankommt, dessen Führer keinen Adrefsbrief an Jemanden hat, so streckt das Handlungshaus, an welches bei seiner Ankunft zu wenden er für gut findet, so viel Geld vor, als er zu seinen Bedürfnissen nothwendig gebraucht und bezahlt auch den Zoll von der Ladung. Allein er thut dies nur gegen die Aushändigung eines Bodmeriebriefs.

---

*) Das Kommissions- und Klarirungsgeschäft in Helsingör ist sehr einträglich, denn wenn man die Expeditionsgebüren eines Schiffs durchschnittlich auch nur auf 8 Spec. Rthlr. rechnet, so gibt dies auf 17,000 Schiffe, welche etwa den Sund passiren, einen Verdienst von 136,000 Spec. Rthlr. (204,000 Thlr.). Hiezu kommt noch die Provision von zwei Prozent der Auslage, welche auch grofsen Verdienst gewährt, da der Vorschufs wo möglich gleich durch Wechsel wieder eingezogen wird und die Kommissionäre ihrerseits bei der Zollkammer einen Kredit von 4 Wochen geniefsen. Schliefslich mufs der Gewinn auf den Geldkurs in Anschlag gebracht werden, den die Kommissionäre bei Wiedereinziehung ihrer Vorschüsse sich zu verschaffen wissen. In den Gesammtverdienst dieses Geschäfts theilen sich nicht mehr als einige 20 Handlungshäuser.

Wenn der Schiffsführer einen Bodmeriebrief unterzeichnet hat und er kommt in den Hafen, wo er löschen soll, so mufs er sich von dem Empfänger der Ladung die Summe, die man ihm auf Bodmerie in Helsingör vorgestreckt hat, nebst allen Kosten und Zinsen bezahlen lassen. Die gewöhnliche Prämie für die gegebene Bodmerie ist im Sund auf 10 Prozent bestimmt. Wenn aber das Schiff das Unglück hat, auf seiner Ueberfahrt verloren zu gehen, so verliert der Darleiher des Geldes die weitere Forderung daran, daher er auch, wenn der Gegenstand ansehnlich ist, die Vorsicht hat, dasselbe versichern zu lassen. S. Näheres darüber in Lesser „neu revidirte Sundzollrolle" S. 157. Die Erlegung des Zolls durch den Schiffer selbst findet nur selten und in der Regel nur bei kleinen Schiffen Statt, deren Führer ihr Geschäft auf eigene Rechnung treiben — meist dänische und schwedische Küstenfahrer. Die Erlegung des Zolls durch Kommissionäre ist in der That die einzige, welche bei den heutigen Verhältnissen des Handels und der Schifffahrt Statt finden kann und ausführbar ist.

Durch die Verträge von London und Helsingör sind in dem Abfertigungsverfahren allerdings einige Verbesserungen zu Stande gekommen, wie z. B. die Erweiterung der Expeditionszeit der Zollkammer (Art. 26.), die damit verbundene Beschränkung des „extraordinären Armengelds" und die gesetzliche Bestätigung der (schon vorher gebräuchlichen) Ertheilung von Blankopässen (Art. 27.) u. s. w. Dennoch bleibt noch Vieles zu wünschen übrig. Die hauptsächlichsten Beschwerden sind:

1. der Aufenthalt,
2. das Verlangen der persönlichen Klarirung durch den Schiffsführer,
3. das Verlangen, dafs derselbe sich unmittelbar und ohne Verzug zur Zollkammer begeben soll.

Die persönliche Zollklarirung der Schiffer führt die erheblichsten Uebelstände für die Rhederei- und Ladungsinteressenten herbei, indem sie nicht allein zu längerem Aufenthalte Anlafs giebt und durch Abwesenheit des Schiffers oft Gefahr für das

Schiff selbst herbeiführt, sondern indem sie auch zu mancherlei Ausgaben Seitens des Schiffers die Gelegenheit bietet, welche alle den Rhedern zur Last fallen. Ist der Schiffer einmal zu Helsingör an das Land gestiegen, so sucht er häufig aus eigenem Beweggrund seinen Aufenthalt noch weiter über die Zeit zu verlängern, als die Sundzollabfertigung verlangt. Dies kostet Geld und, was noch wichtiger, Zeit, denn die Sundfahrt ist schwierig und auf schnelle Benutzung der günstigen Augenblicke berechnet. Wenige Stunden reichen hin, um den Wind zu verändern und die Fahrt des Schiffes Tage, selbst Wochen lang zu verzögern. Die Rhedereien werden sich erst dann für befriedigt erklären, wenn der Schiffer gar nicht mehr das Land bei Helsingör zu betreten braucht, wenn sie ihm daher Solches unbedingt untersagen können. Zugleich ist das Verlangen der persönlichen Klarirung weder in den früheren Verträgen, noch in der Nothwendigkeit begründet. Der die Basis der Sundzollerhebung bildende Vertrag von 1701 schreibt ein solches persönliches Erscheinen des Schiffers oder Steuermanns nirgends ausdrücklich vor. Alle privilegirten Nationen sind frei von jeglicher Visitation ihrer Schiffe, vorausgesetzt, dafs sie die gehörigen Schiffspapiere vorzulegen im Stande sind. Durch wen diese Vorlegung geschieht, ob die Schiffer ans Land kommen und persönlich vor der Zollkammer erscheinen oder ob sie ihre Papiere an das dänische Wachtschiff abgeben oder durch Fährleute ans Land schicken, erscheint als eine sehr untergeordnete Frage und ohne alle wirkliche Benachtheiligung des dänischen Zollinteresses. Dafür, dafs die Klarirungsdokumente vollständig ausgestellt und gehörig abgegeben und Kontraventionen streng geahndet würden, liefse sich leicht sorgen, wenn Dänemark nur einigen guten Willen zeigen und von seinem bis auf Kleinigkeiten chikaneusen System abstehen wollte. Wie unnöthig die persönliche Zollklarirung ist, beweist der Umstand, dafs schon jetzt eine blofse Uebersendung der Ladungspapiere ausnahmsweise von Schiffern geschieht, die wegen stürmischen Wetters und anderer Ursachen nicht füglich

ans Land kommen können oder wollen. Wenn solches zwar gesetzlich nicht erlaubt worden, so hat doch die Zollkammer, wenn ihr die Papiere Behufs der Klarirung von dem Kommissionär in Helsingör vorgelegt worden sind, in den meisten Fällen darüber hinweggesehen und sich mit Einziehung von 2½ Species Strafe „Mulkt" genannt, begnügt, wie solche im § 40. der Oresund und Stromzollrolle vom 1. Januar 1842 für den Fall angeordnet ist, wenn die nach Kopenhagen bestimmten Schiffe bei Helsingör durchsegeln und erst nachher ihre Papiere von Kopenhagen aus der Sundzollkammer einschicken. Würde diese Anordnung allgemein getroffen und es den Schiffern gestattet, jedesmal blos ihre Papiere ans Land zu senden und dann, ohne auf die weitere Expedition zu warten, weiter zu segeln, so wäre eine wichtige Beschwerde über den Sundzoll, der dadurch veranlafste kostspielige und Zeit raubende Aufenthalt beseitigt. Unbegreiflich bleibt es, dafs gerade diese für das Interesse der englischen Rhederei drückendste Belästigung bei den in London gepflogenen Unterhandlungen von dem englischen Kommissär ganz unberücksichtigt geblieben ist. Die durch ihn bewirkte theilweise Reduktion der Tarifsätze kommt nur dem Handel zu Statten, der ohnedies durch Rückerstattung des Sundzolls vom Waarenempfänger gedeckt und bei einer Regulirung des Zollwesens weniger unmittelbar betheiligt war, als die Rhederei.

Was Art. 16. der Verträge von London und Helsingör anlangt, so bestimmt derselbe die „unmittelbare und unverzügliche" Vorstellung des Schiffers bei der Zollkammer. Die Billigkeit spricht für die Erlaubnifs, dafs er sich zuvor zu seinem Konsul oder Kommissionär begebe, um zumal, wenn er das erstemal die Sundfahrt macht, Kenntnifs aller der peinlichen Formen und Plackereien zu nehmen, die ihm bevorstehn. Man hat somit auf alle Weise zu verhindern gesucht, dafs die fremden Konsule oder Kommissäre, welche beauftragt sind das gesetzliche Verfahren bei der Expedition der Schiffe ihrer Nation zu überwachen, sich dieses Auftrags fördersam entledigen, wofern sie nicht zugleich Expediteure

sind, ein Stand, der verlangt, dafs man dänischer Unterthan sei, in welchem Falle aber ihre Privatinteressen und ihre staatsbürgerliche Stellung sich nicht wohl vertragen mit den Pflichten eines Konsuls.

II.

Die Tarifsätze.

Wie sehr man auch bereit sein mag, die Verbesserungen anzuerkennen, welche die Verträge von London und Helsingör und der darauf basirte Tarif vom 1. Januar 1842 im Vergleich zu dem frühern Zustand für die Erhebung des Sundzolls gewähren, so kann man doch nichts weniger als zugeben, dafs damit die Angelegenheit zu irgend einem definitiven, vorwurfsfreien und vertragsmäfsigen Zustand abgeschlossen, alle Differenzpunkte beseitigt und den dringendsten Beschwerden des Ostseehandels abgeholfen worden ist.

Die Hauptklagen, welche gegen den Tarif vom 1. Januar 1842 vorgebracht werden, sind:

1. die unveränderte Beibehaltung des Tarifs von Christianopel,
2. die nicht erfolgte Zurückführung aller zur Kategorie der „unbenannten" gehörigen Artikel auf den vertragsmäfsigen Zollsatz von 1 Prozent ihres Werths am Orte der Herkunft.

Zu einem, wie sich jetzt offenbart, allseitigem Bedauern haben sich die bei den Verhandlungen in London betheiligten Mächte zu der Schwachheit verleiten lassen, die Sätze der in dem Christianopelschen Tarif ausdrücklich „benannten" Artikel für die nächsten zehn Jahre unverändert anzuerkennen. Dies beweist, wie wir schon oben auseinandersetzten, die geringe Aufmerksamkeit, welche man der Angelegenheit in ihrer eigentlichen Bedeutung schenkte. Denn muss nicht ein Tarif, der 200 Jahre alt und auf ganz andere Werthverhältnisse berechnet ist, mit den heutigen Zuständen und Bedürfnissen des Handels im schreiendsten Wider-

spruch stehn? Müssen dadurch nicht Mifsverhältnisse geschaffen werden, die einen unerträglichen Druck ausüben, den Bezug mancher Artikel durch die Ostseehäfen geradezu unmöglich machen und das ganze Küstenland diesseits des Sundes in ebenso ungerechte als widernatürliche Nachtheile versetzen?*) Aus Zöllen, die ursprünglich, d. h. zu Anfang des 17. Jahrhunderts, vielleicht 1 Prozent betragen mochten, sind im 19. Jahrhundert Zölle von 4 bis 12 Prozent vom Werth geworden! Eine durchgängige Revision und Modifikation des veralteten Tarifs von 1645 hätte mithin zahlreiche Gründe der Billigkeit und des Rechts für sich gehabt. Selbst ein richtig verstandenes Interesse der dänischen Finanzen hätte aus eignem Antrieb darauf dringen sollen. Wenn die exorbitanten Tarifsätze einen Theil der davon betroffenen Waaren nöthigen, mit Umgehung des Sundes sich einen andern Weg nach dem Ort ihrer Bestimmung zu suchen, wenn z. B. ein bedeutender Theil der zum Verbrauch in Preufsen bestimmten Kolonialwaaren, der Baumwolle, des Tabacks u. s. w. aus diesem Grunde den Umweg über Hamburg vorzieht, so würde eine angemessene Reduktion der Sundzölle eine Wiederaufnahme des nächsten Weges durch den Sund bewirkt und die dadurch eingetretene Vermehrung des Waarenzugs die dänische Zollkasse für die Herabsetzung über alle Erwartung entschädigt haben. Ein schlagendes Beispiel davon giebt der Kaffee. Während derselbe nach dem frühern Tarif 24 Stüber Sundzoll vom Zentner zu entrichten hatte, gingen nach preufsischen Häfen im Durchschnitt jährlich nur etwa 570,000 Pfd. durch den Sund. Seitdem dagegen der Tarif vom 1. Januar 1842 den Zoll auf 6 Stüber (ein Viertel des frühern) erniedrigt hat, haben bereits 1843 mehr als 3,500000 Pfd. nach preufsischen

*) Eine Konkurrenz der Ostseehäfen mit Hamburg und anderen Plätzen an der Nordsee ist für viele und ansehnliche Artikel durch die Höhe des Sundzolls ganz unmöglich gemacht. So geschieht, dafs öfters Hamburger Häuser jene Artikel wohlfeiler nach Ost- und Westpreufsen schicken, als es von Stettin, Danzig, Königsberg und anderen sich thun lässt. Auch wird den preufsischen Ostseehäfen hiedurch der wichtige Durchfuhrhandel nach Polen ansehnlich geschmälert.

Häfen bestimmten Kaffees den Sund passirt, so dafs ungeachtet der Herabsetzung des Zolls auf ein Viertel seines frühern Betrags die Einnahme der dänischen Zollkasse sich bedeutend erhöht hat.

Unter den im Christianopelschen Tarif „benannten" Artikeln sind als besonders hochbesteuert und ausser Verhältnifs mit den jetzigen Preisen folgende hervorzuheben, die wir in einer Tabelle mit Beifügung ihres dermaligen Werthes und Zolles zusammenstellen.

Benannte Artikel.	Werth in pr. Courant am Absendungsort.*)	Gewicht.	Jetziger Zoll.
Salz	5¾—6 Thlr.	4000 Pfund	24 Stüber
Baumwolle . . .	15—19 -	100 -	18 -
Weine von Livorno	27—30 -	1 Both	2 Spec.Rthlr.
Weine v. Rheinpreussen und der Mosel	90—100 -	5 Ahm	4 -
Tabacksblätter:			
amerikanische .	12—13 -	100 Pfund	9 Stüber
preufsische . .	6½—7 -	- -	- -
Reis	4⅛—5⅛ -	- -	4½ -
Syrup	3⅔—4 -	- -	3 -
Rosinen	4 —5½ -	- -	9 -
Pfeffer	10—12 -	- -	12 -
Ingver	5 —6 -	- -	12 -
Nelken	30—32 -	- -	36 -
Alaun	15—16 -	300 -	12 -
Salpeter	5⅔—7 -	100 -	6 -
Schmack	10—11 -	400 -	9 -

Der Werth aller dieser Artikel hat im Laufe zweier Jahrhunderte durch die gesteigerte Produktion und Konkurrenz eine solche

*) Die Werthe sind im Durchschnitt nach Vergleichung der letzten zehn Jahre berechnet.

Ermäfsigung erlitten, dafs nur eine Reduktion der Zölle auf die Hälfte, resp. auf das Drittheil ihres Betrags den damaligen Handelsconjunkturen und dem vernünftigen und wahren Sinn der Verträge selbst angemessen sein würde. Wir wollen die gedachten Artikel im Einzelnen vornehmen.

Salz. Wenn die Christianopelsche Zollrolle nur spanisches französisches und lüneburger Salz benennt (letzteres ist kein Handelsartikel mehr), so folgt logisch daraus, dafs die übrigen im Handel vorkommenden Salzarten, wie englisches, portugisisches, sizilianisches als „unbenannte" Artikel nur zu 1 Prozent ihres Werthes besteuert werden sollten. Es ist daher eine offenbare Anomalie gegen das Prinzip, wenn durch die Verträge von London und Helsingör der im Tarif von 1645 nur auf wenige bestimmt angeführte Salzarten festgesetzte Zoll auf alle die anderen Salzarten ohne Ausnahme ausgedehnt, und mithin unter dem Gattungsbegriff „Salz" ein ganz neuer im Tarif von Christianopel nicht-enthaltener Artikel eingeführt worden ist. Das Prinzip verlangt, dafs nur die im Christianopelschen Tarif speziell „benannten" Artikel ihren alten Zollsatz beibehalten sollen, alle übrigen „unbenannten" sind auf das vertragsmäfsige 1 Prozent zurückzuführen. Freilich ist auch Letzteres nicht zur Genüge geschehen und veranlafst deshalb die wohlbegründetsten Beschwerden. Aber noch weniger kann gestattet werden, dafs bisher unbenannte Artikel als benannte in den alten Tarif von 1645 insinuirt und die ohnedies drückenden Lasten desselben durch neue beschwert werden.

Auch können Stipulationen zwischen Dänemark und England, oder zwischen Dänemark und Schweden in keiner Weise die Rechte und Interessen dritter Staaten präjudiziren. Die Verpflichtungen von Macht gegen Macht sind wechselseitig und diese Verpflichtungen hönnen in keiner Weise einen Staat binden, der nicht kontrahirender Theil gewesen ist. Wir müssen bei dieser Gelegenheit energisch protestiren gegen die Lehre, welche Dänemark in das öffentliche Recht einzuführen den Anschein hat, nämlich,

dafs ein mit einer Macht abgeschlossener Vertrag, ohne Wissen und Genehmigung derselben durch einen andern Vertrag, mit einer dritten Macht eingegangen, ausgelegt und modifizirt werden könne. Die übrigen Ostseestaaten, wie alle Nationen, die bei der Sundfahrt betheiligt sind, haben ein unbehindertes Recht, auf strenger Einhaltung ihrer vertragsmäfsigen Rechte zu bestehen, selbst wenn England und Schweden es für gut befunden haben sollten, durch die Verträge von 1841 für ihren Antheil zu verzichten. Preufsen zumal hat bei seinen neuesten Verhandlungen dies Recht geltend gemacht, und die leeren Einreden Dänemarks entschieden zurückgewiesen. Preufsen hat gerade ein besondres Verdienst damit erworben, dafs es sich bei den Verträgen von London und Helsingör, die ihm als privilegirtem Staat eo ipso zu gut kommen, nicht beruhigte, sondern seine unveräufserlichen Ansprüche selbstständig zur Geltung zu bringen sich bemühte. Indem wir diese Bemerkung als eine Grundlage aller nachfolgenden Beschwerden vorausschicken, kehren wir zu den einzelnen Tarifsätzen zurück.

Der Zoll auf spanisches und französisches Salz, welchen der Tarif vom 1. Januar 1842 willkürlich auf das Salz aller Ursprungsländer ausgedehnt hat, beträgt 24 Stüber (= ½ Speziesreichsthlr. = 1 Reichsbankthlr. dänisch = 22½ Sgr. pr. Cour. *), per Last von 4000 Pfd. Dieser Zoll beträgt für die „benannten" Salzarten zwischen 7 und 16 Prozent vom Werth nach Mafsgabe der Qualität und der wechselnden Höhe der jetzigen Preise. So wurden nach den Beilagen G. H. I., aus den Büchern eines Handlungs-

*) Wir wollen hier das Nöthige bemerken über das dänische Geld, wie es beim Sundzoll vorkommt. Nach altem Gebrauch wird der Sundzoll berechnet in Speciesthaler und Stüber (letzteres eine holländische Münze, die wohl aus der Blüthezeit des holländischen Handels sich dort eingebürgert hat). Beide Münzen sind jedoch nur ideal, und müssen, um ihren Betrag zu ermitteln, in das Reichsbankgeld, die dermalen in Dänemark gebräuchliche Münze, übertragen werden. Danach gestaltet sich nun folgende Rechnungsweise:

1 Speciesreichsthlr. = 48 Stüber. 1 Reichsbankthlr. = 96 Schilling.
1 Speciesreichsthlr. = 2 Reichsbankthaler. 1 Stüber = 4 Schilling Reichsbankgeld.
1 Speciesreichsthlr. = 1½ Thlr. pr. Cour. 1 Reichsbankthlr. = 22½ Sgr. pr. Cour.

hauses in einem der ersten Ostseehäfen entnommenen drei Berechnungen von einer Ladung Noirmoutier-Salz im Jahr 1841 circa 7½ Prozent — von einer Ladung Hieres-Salz im Jahr 1837 fast 14 Prozent und von einer Ladung Cadix-Salz im Jahr 1835 fast 16 Prozent vom Werth an Sundzoll gezahlt!

Salz von anderen Ursprungsorten, als Frankreich, Spanien und Lüneburg gehört, da der Christianopelsche Tarif nicht extensiv ausgelegt werden darf und es ganz unzulässig ist, den Zoll für eine Waarenspecies auf die ganze Gattung zu übertragen — wie der Tarif vom 1. Januar 1842 thut — entschieden zu den „unbenannten" Artikeln und kann daher nur mit einem Zoll von 1 Prozent des Werthes belegt werden. Die Zölle, welche daher jetzt von englischem Salz (Liverpool Salz, hauptsächlich in den Ostseehäfen eingeführt), so wie von portugiesischem und italienischem Salz (St. Ubes, Trapani, Terre vechia) erhoben werden, sind ganz unrechtmäfsig. Zu 24 Stüber per Last, berechnet betragen sie

bei englischem Salz	circa	7—7½	Prozent.
bei portugiesischem	-	9—10	-
bei italienischem	-	16	-

vom Werth ihres Abgangsorts.*)

Der Preis des Liverpool Salzes ist nicht höher als auf 12½ bis 13 Schilling per Ton anzunehmen, wie die aus den Büchern eines Danziger Handlungshauses entnommene Berechnung einer von dort bezogenen Ladung Salz ergiebt, siehe Beilage K. Darnach könnte der Zoll zu 1 Prozent des Werths, einschliefslich der Unkosten bis am Bord des Schiffes, nicht höher als auf 3½, höchstens 4 Stüber pr. Last gestellt werden.

Für St. Ubes Salz zum Preis von 1500 Rs. pr. Meyo kann der Zoll nicht höher als auf 2¾, höchstens 3 Stüber und für Trapani Salz zum Preis von 10 Tari, 5 Grani pr. Salmen höchstens auf 2 Stüber angenommen werden. Siehe Beilage L. und M.

*) Das Salz aus dem Mittelmeer wird besonders viel in russische Häfen eingeführt; in Preufsen ist Liverpool Salz gewöhnlicher.

Baumwolle. Der Zoll auf diesen für die veredelnde Industrie wichtigsten Artikel (18 Stüber pro 100 Pfd.) beträgt 3 bis 6 Prozent, im Durchschnitt wenigstens 4 Prozent vom Werth. Diejenigen Sorten roher Baumwolle, welche fast ausschliefslich für den Bedarf der preufsischen und ohne Zweifel auch russischen Fabriken bezogen werden, haben auf den Markt von Liperpool einen Preis von 3½ bis 6 Pence das Pfund*), und werden bei direktem Bezug von den Erzeugungsländern zum Theil noch um Vieles billiger geschafft werden können. Da nun z. B. Stettin für das gewerbfleifsige Schlesien und die beiden Lausitzen den natürlichen Hafen- und Stapelplatz bildet, so wäre ein leichter und billiger Bezug des Rohstoffes für die daselbst bestehenden Spinnereien eine wesentliche Ermuthigung und Hülfe, und würde manche besondere Nachtheile ausgleichen, denen dieselben, abgesehen von den gemeinschaftlichen Uebelständen, woran die deutsche Baumwollspinnerei dermalen leidet, im Vergleich zu denjenigen Fabriken unterliegen, welche ihr Material ohne so aussergewöhnliche Hindernisse und Lasten beziehen können. Aus solchen Gründen ist auch die Einfuhr von Baumwolle in Stettin kaum der Rede werth (2—4000 Zentner jährlich), und eher in der Ab- als Zunahme begriffen. Nur Rufsland, das durch sein Prohibitivsystem die fremde Konkurrenz ausschliefst, mag diese Zolllast geduldig hinnehmen und die Uebertheuerung des Fabrikats auf Kosten der zur Abnahme gezwungenen Konsumenten vertheilen; in den anderen Ostseeländern, wo eine liberalere Handelspolitik geübt wird, kommt ein solches Mifsverhältnifs, eine solche Ungleichheit nicht anders heraus, als ein Differentialzoll zu Gunsten der englischen Manufakturen. Dies erscheint um so mehr, als für Baumwollgarn, diesen gröfsten Ausfuhrartikel der englischen Industrie, durch die Verträge von London und Helsingör eine Reduktion um mehr als die Hälfte beliebt worden ist. Wäre Twist ein „benannter“ und Baumwolle ein „unbenannter“ Artikel gewesen, so wür-

*) Georgia Baumwolle kostet in Liverpool circa 6 Pence, Bengal circa 4½ bis 5 Pence das Pfund.

den die englischen Unterhändler wohl andere Prinzipien aufzustellen und anzuwenden gewufst haben! Das englische Fabrikat behauptet dermalen auf den deutschen Ostseemärkten nicht nur die entschiedenste Alleinherrschaft, sondern hat sich auch die Garantie zu verschaffen gewufst, alle Konkurrenz in diesen Gegenden des Kontinents schon im Keime zu ersticken.

Jedenfalls verdient in dem grofsen Klagkapitel der deutschen Baumwollspinnerei dieser Punkt eine gebürende Aufnahme. Es handelt sich dabei nicht sowohl um einen direkten Schutzzoll, als um die billigste Ausgleichung einer Benachtheiligung auf der einen, und einer Bevorzugung auf der andern Seite. Auch ist vielleicht bei keinem Artikel des Christianopelschen Tarifs das Mifsverhältnifs der damaligen Preise mit den jetzigen greller, als gerade bei der Baumwolle. Und wenn wir oben, S. 28, ausführlich nachwiesen, dafs die Basis der gesammten Tarifirung die Berechnung nach ein Prozent war, so ist eine Ermäfsigung, ausser den Gründen der Billigkeit und des wohlverstandenen Interesses auch durch historische Motive unterstützt, und verdient in jedem Fall, mit der äufsersten Energie, welcher die gute Sache fähig ist, gefördert und ins Werk gesetzt zu werden.

Weine. Das alte Prinzip, nach dem die Zölle auf Weine regulirt sein sollen, nämlich der dreifsigste Pfennig oder 3⅓ Prozent vom Werthe, ist an und für sich ein nicht mehr zuläfsiges, da Niemand einwilligen kann, dafs eines der ersten Lebensbedürfnisse und Handelsobjekte mit einer so übertriebenen Abgabe belastet werde. Dabei wird dieselbe bei den jetzt angenommenen Zollsätzen hinsichtlich der Weinsorten von geringerer Qualität noch vielfach überschritten. Dies gilt von den leichten spanischen, portugiesischen und italienischen Weinen, von den ordinären Bordeaux und Libourne, von geringeren Rhein- und Moselweinen, welche zum Theil 5 bis 10 Prozent vom Werth zollen.

Weine von Livorno werden zum Preise von 52½ M. Bco. pr. 425 Litres an Ort und Stelle gekauft, was pr. Pipe von 450 Litrest 55 M. Bco., 10 S. oder circa 28 Thlr. ausmacht. Demnach beträgt

der Zoll von 2 Speciesreichsthlr. pr. Pipe fast 14 Prozent des Werths.

Bei geringen Bordeaux- und Libourne Weinen, welche zu durchschnittlich 200 Francs das Fafs von 4 Oxhoft dort gekauft werden, beträgt der Zoll von 104 Stüber pr. 5 Oxhoft zwischen 4 und 5 Procent vom Werth. Rhein- und Mosel-, sowie Pfälzerweine sind mit einem Zoll von 4 Speciesreichsthlr. pr. 5 Ahm belegt, was für die geringeren Sorten, die für 90 bis 120 Thlr. pr. Fuder von 6 Ahm gekauft werden, einen Zoll von 7 bis 8 Prozent vom Werth am Verladungsort — Verladungskosten inbegriffen — austrägt. Es bedarf wohl keines Nachweises, wie sehr die Weinproduktion in jenen Provinzen durch die Hindernisse eingeengt ist, welche sich ihrem Absatz in den gesammten Ostseeländern entgegenstellen, und wie besonders nachtheilig Preufsen diese Hemmungen im freien und natürlichen Verkehr und Produktenumtausch seiner Landesgebiete verspüren muss.

Auch die geringeren Weine von Madera und Fayal sind im Zoll übernommen. Fayal Weine gewöhnlicher Qualität werden zu 3 Liv. St. die Pipe am Ort der Verschiffung gekauft. Eine Ladung solcher Fayalweine von 185 Pipen, welche im Jahr 1843 in einem portugiesischen Schiff direkt von Fayal nach Stettin geführt und deren ganzer Werth vom Ort der Herkunft auf 3580 Thlr. deklarirt wurde, bezahlte laut beigefügter Rechnung, siehe Beilage N, einen Sundzoll von 368 Speziesreichsthlr. 24 Stüber = 552¾ Thlr., also 15 Prozent vom Werth. Da hier die Verladung in einem unprivilegirten Schiff erfolgt war, so wurde der Zollsatz von 1¼ Speziesreichsthlr. auf 2 pr. Pipe erhöht. Legt man aber auch den etwas höhern Preis von 3 Liv. pr. Pipe zu Grund und berücksichtigt die Einführung in einem unprivilegirten Schiff, so stellt sich der Zoll von geringem Fayalwein immer noch auf 10 Prozent vom Werth. Die besseren Sorten kosten an Ort und Stelle 5 Liv. die Pipe, und selbst da kalkulirt sich der Zoll auf mehr als 6 Prozent. In einem gleichen Verhältnifs stehen die geringeren portugiesischen und spanischen Weine. Für einige jedoch hat man

Herabsetzungen zugestanden, und damit ein sehr consequentes Motiv gegeben für die Forderung, sie ebenfalls auf die anderen Sorten auszudehnen.

Tabak in Blättern von Amerika ist mit 4 bis 5 Proz. vom Werth besteuert. 10000 Pfund virginischer Blättertabak à 5 Groten Louisd'or*) kosten 840 Thlr. 4 Sgr. Der Zoll — 9 Stüber pro 100 Pfund — beträgt 18 Spez. Rthlr. 36 Stüber = 28 Thlr. 22 Sgr. 6 Pf., mithin 4½ Proz. vom Werth.

Reis. Karolina-Reis kostet pro 112 Pfund englisch 3⅝ Dollars = 5 Thlr. 9 Sgr. 6 Pf., mithin 100 Pfund inbegriffen 7 Proz. Unkosten bis an Bord 5 Thlr. 2 Sgr. 6 Pf. Der Zoll ist 4½ Stüber pro 100 Pfund, somit 3 Proz. bei direktem Bezuge. Für ostindischen Reis, der niedriger im Preise steht, beträgt der Zoll 4 Proz. **)

Syrop von England kostet — 100 Zentner à 9 Schilling — 300 Thlr. Da der Zoll — 13 Stüber pro 100 Pfund — 7 Spec. Reichsthlr. = 10 Thlr. 22 Sgr. ausmacht, so zahlt Syrop 3 Proz. seines Werths.

Rosinen von Smyrna kosten — 10000 Pfund à 8½ Mark Bco. — 850 Mark Bco. = 425 Thlr. Der Zoll ist — 9 Stüber pro 100 Pfund — 18 Spec. Reichsthlr. 36 Stüb. = 28 Thlr. 22 Sgr. 6 Pf., mithin circa 7 Proz. des Werths.

Pfeffer kostet 10000 Pfund à 3 d. — 125 Liv. Sterl. =

---

*) Groten Louisd'or ist Bremer Währung. 1 Thaler = 72 Groten; ⅔ Stücke = 48 Gr.

**) Die Artikel Tabak und Reis erlangen eine absonderliche Bedeutung, wenn wir sie in Zusammenhang bringen mit den Handelsverträgen, welche der deutsche Zollverein mit überseeischen Staaten, zunächst mit Nordamerika abzuschliefsen in Verhandlung steht. Denn es bilden dieselben gerade die Gegenstände, deren erleichterte und vermehrte Einfuhr als Aequivalent für die den deutschen Fabrikaten zu gewährenden Vortheile bezeichnet ist. So lang der deutsche Zollverein nicht die Nordseeküste inne hat und doch durch eine Begünstigung der nationalen Flagge die direkte Schifffahrt heben und befördern will, so lang wird der Sundzoll die praktische Ausführung sehr prekär und illusorisch machen. Deutschland und Amerika haben daher bei der Sundfrage eine mannigfache Gemeinschaft der Interessen, die sie zu gemeinschaftlichem Handeln auffordern mufs.

833 Thlr. 10 Sgr. Der Zoll ist — 12 Stüber pro 100 Pfund — 25 Spec. Reichsthlr. = 38 Thlr. 10 Sgr., mithin circa 4½ Proz.

Ingwer, ostindischer, kostet — 10000 Pfund à 2½ Mark Bco. — 1250 Mark Bco. = 625 Thlr. Der Zoll ist — 12 Stüber pro 100 Pfund — 25 Spec. Reichsthlr. = 38 Thlr. 10 Sgr., mithin 6 Proz.

Ebenso sind Nelken, Alaun, Schmack, Kümmel, Salpeter und andere wichtige Handelsartikel mit Zöllen von 3 bis 5 Proz. vom Werth belastet.

Bevor wir zu den Tarifsätzen der „unbenannten" Artikel übergehen, ist der Rüge über mehre unter diese Kategorie fallende Mifsbräuche der Sundzollerhebung hier eine passende Stelle anzuweisen. Es sind nämlich die Zölle auf einen der wichtigsten Ausfuhrartikel der Ostseeländer, auf Bau- und Nutzholz höchst ungleich normirt und bei einzelnen Arten, z. B. bei fichtenen Dielen über alle Gebür gesteigert.

Der Tarif von Christianopel belegt preufsische Dielen ohne Unterschied der Länge mit einem Zoll von 36 Stüber pro Schock. Dagegen zahlen Dielen von anderen Orten nur bei einer Länge von 21 Fufs und darüber denselben Zollsatz, während kürzere einen bedeutend geringeren entrichten, nämlich von 18 bis 21 Fufs 24 Stüber pro Schock und unter 18 Fufs 36 Stüber pro tausend Stück. Daraus folgt, dafs die preufsischen Dielen in einen offenbaren Nachtheil gegen alle übrigen versetzt sind. Für die von Memel kommenden Dielen findet zwar eine besonders günstige Reduktionsberechnung Statt, welche ohne irgend einen vernünftigen Grund nur auf diesen Platz beschränkt ist und auf die anderen preufsischen Häfen keine Anwendung leidet. Für die Dielen aus Memel legt man der Reduktion die Einheit einer Diele von 30 Fufs Länge und 2 Zoll Dicke bei 1 Fufs Breite oder 5 Kubikfufs zum Grund und gleicht dadurch die Differenz einigermafsen aus.

Solche Verzollungsweise ist zu unregelmäfsig und willkürlich, um anerkannt zu bleiben. Will man selbst bei dem Tarif von 1645 verharren, der „preufsische und Stettinsche Dielen" als

die stärkere und theurere Gattung mit einem höheren Zoll belegt, als schwedische und norwegische, so mufs man auch diesen Zollsatz auf die stärkere Gattung beschränken und darf ihn nicht auf die geringere anwenden, welche unter die Rubrik der schwedischen und norwegischen Dielen gehört. Die bei der Tarifirung in der Christianopelschen Zollrolle angenommene Einheit ist die grofse Diele von 5 Kubikfufs, wie sie damals ohne Zweifel von preufsischen Häfen ausgeführt wurde. Es ist also die Reduktion geringerer Dielen auf diese Einheit im Tarif selbst begründet, und dafs sie nur auf Memel angewendet wird, spricht nur um so stärker gegen den Mifsbrauch und die Willkür, und ist eine Anomalie, deren Aufhebung mit bestem Recht verlangt werden kann. Memel hat für die Gunst auch nicht den geringsten Erwerbstitel und die anderen preufsischen Häfen haben den gültigsten Anspruch, nicht schlechter behandelt zu werden und eine gleiche Anwendung der Reduktion zu geniefsen, so lang man die für kürzere Dielen anderen Ursprungs festgesetzten niedrigen Zölle ihnen versagt.

Mit dem Schiff Plutus verlud im Jahr 1843 ein Danziger Haus 2 eichene und 4 fichtene Balken, so wie 5444 Stück fichtene Dielen und Dielenden von 1 bis 1½ Zoll, Werth 2100 Th., und es betrug darauf der Zoll, den man in Helsingör erhob, 98 Thlr., also über 4½ Proz. vom Werth. Hätte man den Zoll nach dem für Memel gültigen Prinzip berechnet, so würde derselbe 30 Th., mithin nur 1½ Proz. vom Werth betragen haben, wie die Rechnung in Beilage L. ausweist.

Auch bei Berechnung der Getreidelasten finden Unregelmäfsigkeiten Statt. Der neue Tarif bestimmt, dafs bei Getreideladungen von pommerschen Häfen 72 Scheffel, von allen anderen preufsischen Häfen dagegen 56½ Scheffel auf eine Last gerechnet werden sollen. Ersteres stimmt mit dem bisherigen Gebrauch überein, dagegen sind in Königsberg, Danzig u. s. w., wenigstens bei dem Einmafse, was als entscheidende Gröfse zu gelten pflegt, immer 60 Scheffel auf die Last gerechnet worden. Uebrigens

dürfte man auf diesem Gewohnheitsrecht um so eher bestehen, als Dänemark viele andere vom richtigen Maafs und Gewicht abweichende und dem Interesse der Zollpflichtigen offenbar nachtheilige Berechnungsarten beibehalten hat, wie z. B. das preufsische Pfund einem dänischen Pfund gleichstellt, obwohl das erstere leichter ist, als das dänische.

Wir gehen über zu der zweiten Beschwerde — die nicht erfolgte Zurückführung der zur Kategorie der „unbenannten" gehörigen Artikel auf den vertragsmäfsigen Zollsatz von 1 Prozent ihres Werthes vom Ort der Herkunft. Sie bildet gewissermafsen den Angelpunkt aller Beschwerden und Klagen, die seit Alters her von den verschiedensten Seiten über den Sundzoll und seine Erhebung laut wurden; sie gab auch das unmittelbare Motiv zu den schwedischen Reklamationen im Jahr 1839, denen sich England anschlofs, und führte so die Verträge von London und Helsingör herbei, welche zwar keine ausdrückliche Entscheidung über die Prinzipfrage selbst abgeben, allein durch ihren Geist, Inhalt und Folge zur Genüge darthun, dafs die Revision der sonst „gebräuchlichen Zollrolle" *) nach dem Grundsatz der Zurück-

*) Diese Zollrolle war eigentlich nur eine Sammlung der im Lauf der Zeit eingeführten Mifsbräuche in der Sundzollerhebung. Obgleich dieselbe nur in Privatausgaben vorkam und niemals eine offizielle Geltung erhielt, Dänemark sie auch mehrfach in Abrede stellte, so blieb sie darum nichts desto weniger in steter Uebung und Wirksamkeit. Man erhob die Zölle, wie es hiefs, zufolge des Tarifs von Christianopel und „nach Kaufmannsgebrauch." Unter diese Klausel, deren Werth und Bedeutung im historischen Theile S. 26 flg. nachgewiesen wurde, flüchtete man alle vertragswidrige Akte und willkürliche Mafsregeln, und dieselbe diente zugleich als die künstliche Ausrede gegen die gerechtesten Beschwerden. Dänemark nahm aus eigener Machtvollkommenheit als „benannte" Artikel alle diejenigen an, die es nach eigener Auswahl in seinem „Privat"-tarif verzeichnet hatte. Darunter befanden sich allerdings zunächst die im Christianopelschen Tarif enthaltenen, allein zugleich mit ihnen eine grofse Anzahl anderer, welche nicht darin standen und zufolge des Traktats von 1701 als „unbenannte" nur der Verzollung von 1 Prozent unterworfen sein sollten. Dieselben hatte Dänemark aufgenommen unter dem nichtigen Vorwand, der „Kaufmannsgebrauch" berechtige dazu, gerade als wenn Kaufleute, deren natürliches Verlangen freier Handel ist, aus eigenen Stücken übereinkommen würden, einer fremden Macht für die Fahrt durch eine Meeresenge Zoll zu zahlen,

führung der „unbenannten“ Artikel auf das vertragsmäfsige 1 Proz. vom Werth (s. Art. 3. des Vertrags mit den Niederlanden vom 15. Juni 1701. Beil. 6.) erfolgt sei. Uebrigens ist in der Deklaration vom 13. Mai 1841, die der Uebereinkunft von London und Helsingör vorausging (s. Beil. 9.) der Satz von 1 Proz. des Werthes ausdrücklich als principium regulativum anerkannt worden.

Wenn nun gleich die Verträge von 1841 den gröfseren Theil der im Christianopelschen Tarif „unbenannten“, zeither von Dänemark willkürlich besteuerten Artikel auf das vertragsmäfsige 1 Proz. zurückgeführt haben (s. die Beilagen 9., 10. und 11.), so ist doch eine vollständige Reduktion aller in diese Kategorie fallenden Artikel nicht erfolgt. Vielmehr sind deren mehre zurückgeblieben, die noch heute vertragswidrig über 1 Proz. belastet sind. Man hat den Art. 6. der Konvention vom 13. August 1841 dahin auslegen wollen, dafs der Art. 3. des Vertrags vom 15. Juni 1701 sich fortan nur auf die in der revidirten Zollrolle vom 1. Januar 1842 „nicht benannten“ Artikel beziehe, während für die im Tarif von Christianopel nicht benannten, jetzt aber spezifizirten Artikel die stipulirten Zollsätze als feste, nicht auf das Prinzip von 1 Prozent begründete an die Stelle des vertragmäfsigen Zollsatzes von 1 Prozent ad valorem getreten seien.

Diese alte Politik sophistischer Auslegungskünste nahm Dänemark wieder vor bei den letzten, in diesem Jahr abgebrochenen Verhandlungen mit Preufsen. Ja es ging noch weiter zurück, indem es eine definitive Regulirung des Prinzips hinsichtlich der

---

und der Betrag dieser Zölle durch kaufmännische Verabredung fixirt worden sei! Als „unbenannte“ Artikel liefs Dänemark nur diejenigen gelten, welche weder im Tarif von Christianopel, noch in seinem eigenmächtigen Tarif verzeichnet waren. Diese sogenannte „gebräuchliche Zollrolle“ wurde seit 1820 auf vertraulichem Wege mehren Mächten, die sie verlangten, mitgetheilt; für Preufsen z. B. datirte sie vom 10. Januar 1827, für Schweden von 1839. Sie gab, wie gesagt, das nächste Motiv zu den öffentlichen Reklamationen der schwedischen Regierung (das Ausführliche darüber enthalten die beiden Memoires derselben von 1839) und die Grundlage der Revision und Purifikation auf den Londoner Verhandlungen von 1841.

„unbenannten" Artikel durch die Verträge von 1841 läugnete, sich wieder hinter „unvordenkliche von Alters her beliebte Sitte und Gewohnheit, Kaufmannsgebrauch" und seine anderen leeren Einreden verschanzte und die Frage auf den Standpunkt zurückwies, welchen sie vor den Verträgen von London und Helsingör eingenommen hatte.

Wenn die gedachten Verträge Lücken gelassen, wenn sie den Rechtszustand nur mangelhaft hergestellt hatten, so war, wie wir schon oben erwähnt, keine dritte Macht gebunden, die schädlichen Konsequenzen davon anzuerkennen. Als daher Preufsen unter anderen Mängeln wahrnahm, dafs die vollständige Zurückführung der im Christianopelschen Tarif „unbenannten" Artikel auf das vertragsmäfsige 1 Proz. nicht erfolgt sei, so handelte es eben so seiner Pflicht und Ehre, als dem wohl begründeten Interesse seiner Unterthanen gemäfs, dafs es dazu nicht schwieg, sondern alle friedlichen Mittel erschöpfte, um ein durch Verträge garantirtes Prinzip zur Anerkennung und endlichen Vollzug zu bringen.

Es bleibt uns nun übrig, die im Christianopelschen Tarif nicht speziell „benannten", durch die Verträge vom $\frac{1}{2}\frac{3}{3}$ August 1841 nicht vollständig reduzirten, oder unrichtig als benannt behandelten und folglich gar nicht reduzirten Artikel im Einzelnen vorzunehmen.

Rohzucker gehört nach der richtigen Ansicht zu den im Tarif von 1645 „nicht benannten" Artikeln und ist als solcher durch die Verträge von 1841 von 9 Stüber auf 5 Stüber pro 100 Pfund — deren Werth zu 10 Spec. Rthlr. gerechnet — herabgesetzt worden. Dieser Zoll beträgt nach den heutigen Preisen im Durchschnitt der verschiedenen Rohzuckersorten circa $2\frac{2}{3}$ Proz. vom Werth. Für die ordinären Rohzuckerarten ergibt der Zoll einen noch höheren Prozentsatz. Im Jahr 1842 wurden nach uns vorliegenden Originalfakturen für einen preufsischen Ostseehafen folgende Rohzucker zu folgenden Preisen bezogen:

Zuckergattung.	Quantum.		Fakturen-Betrag.			Bezahlter Sundzoll.		
	Zentr.	Pfd	Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.
Weifser Pernambuco (von London) . .	7,248	23	46,205	—	—	1,363	7	6
Weifser Rio (von London)	926	32	6,702	—	—	174	21	2
Weifser Bahia (von London)	157	94	1,250	25	—	29	6	—
Desgl. desgl. . . .	1,031	47	7,053	13	—	196	3	—
Weifser Bahia (direkt bezogen) . . .	5,726	8	36,211	—	—	1,087	15	—
Gelber Havannah (direkt bezogen) . .	7,430	90	37,729	—	—	1,548	8	3
Desgl. desgl. . . .	1,093	5	5,219	—	—			
Surinam (von Rotterdam)	664	40	3,319	21	—	110	17	6

Darnach stellte sich im Durchschnitt:

	der Preis auf	und der Betrag des Sundzolls auf
für weifsen Brasil		
bei indirektem Bezug	6 Thlr. 16 Sgr. der Ztr.	$2\frac{5}{6}$ Proz. des Werths.
bei direktem Bezug	6 - — - - -	$3\frac{1}{5}$ - - -
für gelben Havannah	5 - 1 - - -	$3\frac{1}{2}$ - - -
für Surinam . . .	5 - — - - -	$3\frac{1}{2}$ - - -

Nun sind aber die Preise des Rohzuckers seit 1842 eher gefallen als gestiegen, die direkten Bezüge, die um Vieles niedriger stehen, haben sich bereits in den letzten Jahren ansehnlich vermehrt und werden in Zukunft noch allgemeiner werden. Eine übermäfsige Belastung des Rohzuckers gegen die Bestimmungen der Verträge ist demnach vollständig nachgewiesen. Zwar hat man dänischer Seits bei den Londoner Verhandlungen behaupten wollen, dafs Rohzucker zu den „benannten" Artikeln gehöre, indem er unter die Rubrik „Puderzucker" (Poyer Suyker) des Christianopelschen Tarifs falle. Derselbe erwähnt aber nur drei Zuckersorten „Zuckerkandi oder Confect" mit einem Zoll von $1\frac{1}{2}$ Spec. Rthlr. für 400 Pfund, „Zuckerbrod" und „Puderzucker"

beide mit einem Zoll von $\frac{3}{4}$ Spec. Rthlr. für 400 Pfund. Unter keiner dieser Bezeichnungen kann der Rohzucker begriffen werden und die Verträge schreiben die wortgetreue Anwendung des Tarifs vor. Da auch im Handel keine Sorte des Rohzuckers, als Candi, Brod- oder Puderzucker bezeichnet wird, so kann ebenso wenig von „Kaufmannsgebrauch und Herkommen von Alters her" die Rede sein. Vor Allem aber konnte der Christianopelsche Tarif Rohzucker aus dem ganz einfachen Grund nicht benennen, weil es im Jahr 1645 in den Ostseeländern keine einzige Zuckerraffinerie gab, mithin eine Einfuhr des Rohstoffes sehr nutz- und zwecklos gewesen wäre. Der Zucker kam damals bereits ganz oder wenigstens halb raffinirt (letztere Sorte nennt man Puderzucker) nach Europa, und die erste holländische Raffinerie wird erst um das Jahr 1648 genannt. Unter solchen Umständen konnte die ebenso historisch als rechtlich unbegründete Behauptung Dänemarks nicht durchdringen. Anstatt aber das Prinzip des 1 Prozents anzuwenden, schlug man einen Mittelweg ein und setzte den alten Zoll von 9 Stüber auf 5 herunter, während der wahre und vertragsmäfsige Satz nicht höher als 2 Stüber zu stehen kommt. Wäre Rohzucker ein „benannter" Artikel gewesen, so würde man nach dem Prinzip der Konvention überhaupt Nichts am alten Zollsatz haben ändern dürfen. So erkannte man ihn zwar als „unbenannten" Artikel und beging doch die Inkonsequenz, nur das halbe, nicht das ganze Recht herzustellen.

Piment. Der Preis in London steht seit mehren Jahren auf 3 bis $3\frac{3}{4}$ Pence, im Durchschnitt also $3\frac{1}{4}$ Prozent pr. Pfund und kann pr. 100 Pfund inbegriffen alle Unkosten bis an Bord nicht höher als auf $9\frac{1}{4}$ bis 10 Thlr. berechnet werden. Ungeachtet der Reduktion erscheint daher der jetzige Zoll — $4\frac{1}{2}$ Stüber pr. 100 Pfund — noch immer um $1\frac{1}{2}$ Prozent zu hoch.

Kakao. Nach Londoner Preiscouranten vom Jahr 1844 war der Preis des brasilischen Kakao 32 bis 33 Schilling, im Durchschnitt $32\frac{1}{2}$ pr. 100 Pfund, und es sollte demnach der Zoll, auf 1 Prozent reducirt, die Verladungskosten inbegriffen, statt 6 Stüber

nur 3 betragen. Wollte man selbst die höheren Preise einzelner Jahre zu Grund legen, so könnte der Zoll doch nie über $3\frac{1}{3}$ bis $3\frac{1}{2}$ Stüber ansteigen, mithin ist das Plus der jetzigen Erhebung wenigstens $2\frac{1}{2}$ Prozent.

Kaffee hat allerdings eine bedeutende Reduktion erlitten, dennoch ist er mit 6 Stüber pr. 100 Pfund noch über ein Prozent seines damaligen Werths belastet. Die ungeheure Vermehrung der Kaffeeproduktion, besonders in den holländischen Kolonien, hat neuerdings die Preise um nahe an 50 Prozent gedrückt. Dies Sinken dürfte wohl in steigender Progression zunehmen, so dafs eine Reduktion des Zolls von 6 Stüber auf 4 bis $4\frac{1}{2}$ vollkommen in Verhältnifs zu 1 Prozent des Werths zu bringen wäre. Auf den letzten Auktionen der niederländischen Handels-Matschappy ist mittlerer Javakaffee das Pfund zu $23\frac{1}{2}$ Cents oder 100 Pfund zu 23 Fl. 50 Cents verkauft worden, was einen Zoll von $4\frac{1}{10}$ Stüber pr. 100 Pfund erlauben würde.

Salz kam bereits oben zur Verhandlung, wo ausführlich dargethan wurde, dafs die im Christianopelschen Tarif „nicht benannten“ Salzarten mit 6 bis 10 Prozent vom Werth belegt sind.

Katharinenpflaumen sind auf $4\frac{1}{2}$ Stüber pr. 100 Pfund ermäfsigt. Da, nach uns vorliegender Originalfaktur einer von Bordeaux nach Stettin bezogenen Ladung, der Preis nicht höher als 28 Francs 25 Cent. pr. 100 Pfund, eingeschlossen alle Unkosten, angenommen werden kann, so wäre der Zoll auf $2\frac{1}{2}$ Stüber herabzusetzen, um als vertragmäfsig zu gelten.

Kartoffelstärke. Die dänische Regierung hat dies Erzeugnifs als einen im Christianopelschen Tarife „benannten“ Artikel angegeben, unter die Rubrik „Amidam“ subsumirt und seine Verzollung darnach in dem neuen Tarif von 1842 auch durchgesetzt. Allein dies ist offenbar eine sehr gewaltsame Ausdehnung und widerspricht den geschichtlichen Erfahrungen der Technologie und Waarenkunde. Das Fabrikat gehört der neuern Zeit an, war zur Zeit, als man die Zollrolle von Christianopel entwarf, durchaus unbekannt, und gestattet mit Amidam nicht den geringsten

Vergleich. Der Zentner Kartoffelstärke zu 110 Pfund kostet an den Ausgangsplätzen der Ostsee gegen 3⅔ Thlr., also pr. 300 Pfund circa 10½ Thlr., wonach der Zoll von 8 Stüber auf 3½ zu reduziren wäre.

Spiritus aus Kartoffeln oder Korn, einer der umfangreichsten Ausfuhrartikel der Ostseeländer, ist von 6 Stüber auf 4 pr. Tonne von 120 Quart herabgesetzt worden. Nach den gegenwärtigen Preisen dieser Waare, welche in Betracht der fortdauernd zunehmenden Produktion eher ein Sinken als Steigen erwarten lassen, übersteigt der Satz von 4 Stüber das Maafs von 1 Prozent des Werths am Ausfuhrorte um 1 bis 2 Prozent, ganz besonders bei dem Spiritus aus Kartoffeln, der daneben so wohlfeil ist, dafs die Belastung an 2½ Prozent beträgt. Der Preis des Spiritus von 80 Grad Tralles und darüber, wie er zur Ausfuhr kommt, wechselte in den letzten Jahren zwischen 20 und 27 Prozent für 1 Sgr., d. h. je 20 oder mehr Grad (oder Prozent) Spiritusgehalt eines beliebigen Quantum werden für 1 Sgr. gekauft. Den Durchschnittspreis von 24 Prozent für 1 Sgr. angenommen, kostet die Tonne von 120 Quart 13 Thlr. 10 Sgr. $\left(\frac{120 \times 80}{24}\right)$. Dann kommt die Rücksteuer in Abzug, welche bei der Ausfuhr mit 1 Sgr. auf jede 60 Grad Spiritusgehalt vergütet wird, also auf die Tonne von 120 Quart à 80 Grad Spiritusgehalt $\left(\frac{120 \times 80}{50}\right)$ 5 Thlr. 10 Sgr. beträgt, so dafs als Preis des Spiritus 8 Thlr. übrig bleiben, und der Zoll zu 1 Prozent vom Werth demnach auf circa 2½ bis 2¾ Stüber zu berechnen sein würde.

Dies sind die hauptsächlichsten Artikel, welche als im Christianopelschen Tarif nicht speziell benannte, durch die Konvention von 1841 entweder nicht vollständig auf das vertragsmäfsige 1 Prozent reduzirt oder unrichtig als „benannte" behandelt und folglich gar nicht reduzirt worden sind. Noch giebt es aber Artikel, welche zwar unter eine im Christianopelschen Tarif „benannte" Gattung fallen, aber nicht der Species nach dieselben sind und

auf welche man dennoch die alten Zollsätze anzuwenden fortfährt. Dies verstöfst aber ebenso gegen die Billigkeit, als gegen die juristische Auslegung, womit um so eingeschränkter zu verfahren ist, als ein bereits 200 Jahre alter, mit dem jetzigen Verkehr und Waarenpreisen aufser allem Verhältnifs stehender Tarif keine analogen Ableitungen und Erklärungen gestattet, sondern die strengste Einhaltung seines Wortlauts verlangt. Noch weniger zulässig ist eine solche Ausdehnung der alten Tarifsätzc von einzelnen benannten Spezies einer Waarengattung auf die ganze Gattung. Nur die „benannte" Spezies kann dem Christianopelschen Tarif unterliegen, die „unbenannte" mufs als solche behandelt und mit dem 1 Prozent belegt werden. Unter solchen Gesichtspunkten ist die durch die Londoner Verhandlungen bewirkte Revision des alten Tarifs geschehen. Man hat die veralteten Zollsätze nicht darum beibehalten, damit das dänische Zollinteresse Gelegenheit finde, specifisch verschiedene Artikel unter die ganze Gattung, oder gar die ganze Gattung unter eine „benannte" Spezies zu rangiren. Indem man Dänemark die übergrofse Gunst zugestand, 200jährige Zollsätze noch heutzutage fortzuerheben, setzte man die strikteste Anwendung eines so aufsergewöhnlichen Vorrechtes voraus und wollte gewifs der alten Rechtsregel in keiner Art zu nahe treten, dafs Privilegien und Bevorzugungen nicht extensive ausgelegt werden dürfen.

Ganz ungehöriger Weise wird daher der im Christianopelschen Tarif für „altes Eisen" festgesetzte Zoll von 3 Stüber pr. 300 Pfund auf „Roheisen" übertragen. Roheisen gehört zu den „unbenannten" Artikeln und ist sowohl an sich, als seinem Werthe nach wesentlich verschieden von altem Eisen. Das Eisen, welches daneben in allen Gewerben eine grofse Rolle einnimmt, ist für die Ostseeländer in Betreff des Ackerbaues und der dazu nöthigen Werkzeuge besonders wichtig. Jetzt wird sein Bezug für die Werke und Giessereien daselbst durch jenen übermäfsigen Zollsatz sehr erschwert. Wenn man selbst die in England im letzten Jahre gestiegenen Eisenpreise berücksichtigt, die Tonne im Durchschnitt bis zu 4

und 5 Liv. St. berechnet, mithin den Werth von 300 Pfund Roheisen auf 3 Thlr. 22½ Sgr. = 2½ Speciesreichsthlr. annimmt, so würde doch der Zoll à 1 Prozent immer nicht mehr als 1¼ Stüber betragen. Demnach findet eine Ueberlastung von 1¾ Prozent Statt.

Solches sind die Ausstellungen, die noch heutzutage an der Tarifirung und Erhebungsweise des Sundzolls mit vollem Fug und Recht von den Interessenten gemacht werden können. Dänemark kann, wie wir schon bewiesen haben, die Verträge vom $\frac{13}{23}$ August in keiner Weise, am wenigsten gegen die dabei unbetheiligten Staaten vorschützen. Einmal sind die gerügten Mifsbräuche und Unregelmäfsigkeiten nicht nur nicht durch jene Verträge sanktionirt, sondern vielmehr widerspricht das den Verträgen zu Grund gelegte, wenn auch nicht ausdrücklich ausgesprochene, doch ebenso aus den Motiven, als aus der ganzen Fassung und Tendenz abzuleitende Prinzip, entschieden allen gerügten Mifsbräuchen und Unregelmäfsigkeiten. Wenn bei den Verhandlungen nicht mit gebürender Umsicht und Sorgfalt zu Werk gegangen, wenn Einzelnes übersehen und daher nicht regulirt wurde, so rechtfertigt diese Ausnahme durchaus keinen Wechsel des Prinzips. Die Artikel 6 und 39 der Konventionen von London und Helsingör erkennen ausdrücklich die fortdauernde Wirkung der Verträge von 1645 und 1701 und speciell des Artikels 3 des letztern an.*) Mithin haben alle Völker, die als privilegirte bei den dadurch zugestandenen Befugnissen betheiligt sind, gerechten Anspruch auf den ungehinderten und vollständigen Gebrauch derselben. Mögen auch England und Schweden bis zu Ablauf der vertragsmäfsigen

*) „Alle diejenigen Waaren und Güter, welche in der anzufertigenden, revidirten Zollrolle der Oresundszoll-Kammer nicht namentlich aufgeführt stehn, entrichten den Zoll nach den Bestimmungen des Artikels 3 des Traktats vom 15. Juni 1701, nämlich 1 Prozent vom Werth und zwar von demjenigen Werth, welchen die Waaren an dem Orte haben, von dem sie ausgeführt worden.“ Art. 2.

„Die gegenwärtige Uebereinkunft, welche weder den Traktat zwischen den beiderseitigen Regierungen vom 11. Juli 1670, noch die Verträge von Christianopel vom 13. August 1645 und von Kopenhagen vom 15. Juni 1701 über den Sundzoll auf irgend eine Weise beeinträchtigen soll, ist für die Dauer von 10 Jahren geschlossen.“ Art. 39.

10 Jahre ihre Hände für gebunden halten, und mit ihren Reklamationen verstummen, die anderen Mächte haben keinen Anlafs zu einer solchen oder ähnlichen Resignation, sondern sind im Auftrag ihrer Pflicht und der Wohlfahrt ihrer Unterthanen verbunden, gegen alle nachtheiligen Konsequenzen, soweit sie der Billigkeit und zumal dem Vertragsrecht zuwider sind, zu protestiren und mit allen zu Gebot stehenden Mitteln ihre Beseitigung auszuwirken. Preufsen mag sich speziell noch auf Artikel 4 seines mit Dänemark geschlossenen Handelsvertrags vom 17. Juni 1818 stützen, wo es heifst: „rücksichtlich der in dem Tarif von 1645 nicht aufgeführten Waaren sollen die preufsischen Unterthanen nur ein Prozent bezahlen, wie dies von Seiten der am meisten privilegirten Nationen geschieht.“ Die Reduktionen von „unbenannten“ Artikeln auf 1 Prozent ihres Werths zu verlangen, war Preufsen schon seit dem Jahr 1818 berechtigt, während sie erst im Jahr 1841 ins Leben getreten sind. Der preufsische Handel hat seit jener Zeit die höheren Abgaben gegen die ausdrückliche Bestimmung des Traktats, also vollkommen indebite bezahlt und sein Anliegen an die Regierung, ihm zur Erstattung der vertragswidrig erhobenen Zölle zu verhelfen, ist demnach wohl zu Recht begründet. Zwar ist der mit dem Jahr 1838 abgelaufene Handelsvertrag nicht wieder erneuert worden, sondern besteht nur precario von einem Tage zum andern fort. Demungeachtet mufs Dänemark immer die Basis der Verträge von 1645 und 1701 gelten lassen, denn aufser diesen giebt es nur Willkür, und auf diesen Fufs kann es sich gegen Preufsen nicht stellen wollen.

III.

Die Leuchtfeuer- und Bakengelder (Schiffsabgaben).

Die Leuchtfeuer- und Bakengelder-Abgaben, welche die Rheder treffen, sind durch Artikel 31 der Verträge von London und Helsingör um 12½ Prozent ihres früheren (auf den Traktat von

1701 begründeten) Betrags erhöht worden, nämlich

für beladene Schiffe von 4 Spez.Rthlr. auf $4\frac{1}{2}$ Spez.Rthlr.

für Ballast Schiffe von 2 - auf $2\frac{1}{4}$ -

Als Grund dieser Erhöhung sind die Unkosten angegeben, welche Dänemark aus der nothwendigen Anlage neuer Leuchtfeuer, Leuchtschiffe und Baken im Sund und Kattegat erwachsen.

Nun aber läfst sich erweisen, dafs Dänemark für den gesammten Aufwand, welchen ihm die Unterhaltung aller Leuchtfeuer u. s. w. im Sund und an allen seinen Küsten verursacht, nicht allein hinreichend entschädigt war und ist, sondern dafs es aus dieser Abgabe, dem Zweck derselben ganz zuwider, eine neue ergiebige Einnahmsquelle macht — ein Verfahren, wie es bei keiner andern civilisirten Nation vorkommt. Die im Sund und den beiden Belten erhobenen Leuchtfeuer- und Bakengelder betrugen in den Jahren 1830 bis 1837 laut den zuverlässigsten Angaben: circa 90 bis 92000 Reichsbankthlr. jährlich. Im Jahr 1838 bei einer Schiffsfrequenz von 13960 Schiffen über 102,000 Reichsbankthlr. Im Jahr 1841, zufolge des von der dänischen Regierung publicirten Finanz-Rechenschaftsberichtes für 1841, betrugen sie bei einer Frequenz von 14,735 Schiffen 105,384 Reichsbankthlr. Nur für dieses Jahr hat die dänische Regierung sich vergessen, und in ihrem Rechenschaftsbericht die Summe der Einnahme von den Schiffsabgaben speziell angegeben. Schon das Jahr darauf mochte sie die Nachtheile dieser Offenherzigkeit und Uebereilung eingesehen haben und hat daher die Leuchtfeuer und Zolleinnahme zusammen in einer Hauptsumme angegeben. Doch kann dieselbe nach Mafsgabe der Schiffsfrequenz und bei Erhöhung von $12\frac{1}{2}$ Prozent nicht geringer ausgefallen sein, als im Jahr 1841. Im Jahr 1843 bei 14,947 Schiffen mufs sie jenen Betrag bereits ansehnlich überstiegen haben und für 1844, wo 17,332 Schiffe den Sund passirten, mufs sie wenigstens die Summe von 120 bis 130,000 Reichsbankthlr. erreicht haben.

Die Entschädigung von (wenn wir nicht irren) 20000 Reichsbankthlr., welche Dänemark an Schweden zahlt — für die Unter-

haltung der Leuchtfeuer auf der schwedischen Küste des Sunds — mufs von jener Einnahmepost für 1841 und sofort auch für die anderen Jahre bereits vorweg in Abzug gebracht sein, weil sie nirgends weder im Budget, noch in dem Rechenschaftsbericht in Ausgabe erscheint. Vergleicht man nun hiemit die Ausgaben, sowie das Budget und die Rechenschaftsberichte sie nachweisen, siehe Beilage O., so geht hervor, dafs ausgegeben wurde für Unterhaltung sämmtlicher Leuchtfeuer, Bakengelder u. s. w. in Dänemark und den deutschen Herzogthümern

für 1841		
a) etatsmäfsige Unterhaltungskosten . . .	34,286	R.Bk.thlr.
b) aufsergewöhnliche Baukosten für Anlage eines neuen Feuers auf Hesselöe . . .	12,300	-
Summa für 1841:	46,586	-
für 1842*)		
a) etatsmäfsige Unterhaltungskosten . . .	48,600	-
b) aufsergewöhnliche Baukosten für Anlage des Feuers auf Hanstholm und des Leuchtschiffs auf der Insel Anholt	76,229	-
	124,829	-
für 1843		
ist die Gesammtsumme für diesen Titel zum Etat gebracht mit	58,955	-
für 1844		
mit	67,210	-

Nimmt man diesen letzten Betrag — die höchste jemals etatmäfsig angesetzte Ausgabe für diesen Titel — als Norm, so ergibt sich, dafs nach den jetzigen Verhältnissen die Einnahme von Feuer- und Bakengeld im Sund und in den Belten nicht allein hinreicht,

*) Die Ausgabe für 1842 kann nicht zum Mafsstab dienen, weil sie die durch die Verpflichtungen aus den Verträgen von London und Helsingör nothwendig gewordenen, grofsen aufsergewöhnlichen Unkosten für Errichtung von zwei neuen Feuern enthält, welche natürlich auf eine längere Reihe von Jahren vertheilt werden müfsten.

alle Ausgaben, welche Dänemark für Leuchtfeuer und Baken an allen Küsten und in allen Häfen seines Landes und der deutschen Herzogthümer Schleswig und Holstein obliegen, zu decken, sondern dafs die Einnahme noch den enormen Ueberschufs von 40 bis 50000 Reichsbankthlr. als reinen Finanzgewinn gewährt. Dazu kommt noch, dafs Dänemark aufser jener Abgabe im Sund und in den Belten noch ein Leuchtfeuer und Bakengeld von allen Schiffen, welche in seine Häfen einlaufen, erhebt (mit 16 Reichsbankschilling von jeder Last der Tragfähigkeit und ebensoviel von jeder Last der Ladung). Diese Abgabe betrug im Jahr 1841: 98,151 Reichsbankthlr. und im Jahr 1842: 92,318. Der Gesammtüberschufs aller Abgaben, welche Dänemark für Unterhaltung der Leuchtfeuer und Baken über die wirklichen Unterhaltungskosten erhebt, ist somit auf mehr als 140,000 Reichsbankthlr. anzuschlagen.

Eine solche Beigabe zu den Millionen, welche der Sundzoll abwirft, mag freilich dem Budget eines Staats ganz erspriefslich sein, der sich gefällt, in einer auf ein sehr bescheidenes Mafs von Macht reduzirten Gegenwart, die seit Jahrhunderten verschwundenen Erinnerungen von Gröfse und Herrschaft in so kostspieligen Anstalten, als Flotte, Marine, Kriegshafen, Seeschule und Kolonien sind, fortdauern zu lassen. Indefs hätten fremde Völker nicht den mindesten Beruf, sich in den dänischen Staatshaushalt, möchte er noch abnormer sein, als er bereits ist, einzumischen, noch die fantastischen Träume von Ruhm und Stärke zu stören, noch die Tröstungen der Eigenliebe zu hintertreiben, wären es eben nicht die fremden Völker, die gebrandschatzt und in einem, wie es scheint, erblichen Servitut gehalten würden, die mit ihrem guten Geld den Tribut zahlen müfsten, damit jene Werke der Eitelkeit erhalten werden können.

Der Gewinn aus den Schiffsabgaben ist nur gering im Vergleich zu dem Gewinn aus den Zöllen, allein er verletzt wo möglich noch mehr die völkerrechtliche Sitte und politische Ehre. Die Erhebung von Abgaben auf Schiffe in offener See ist daneben ohne Beispiel in der ganzen civilisirten Welt, und erinnert in mancher Weise an

die Willkür, welche in früheren Zeiten die Barbareskenstaaten und die Freibeuter im griechischen Archipel mochten verübt haben. So weit uns bekannt, belasten alle andere Staaten die an ihren Küsten nur vorbeisegelnden Schiffe mit keiner Abgabe für die zur Sicherheit und Erleichterung der Fahrt dienenden Anstalten, sondern erheben die Abgabe nur von den in ihre Häfen einlaufenden Schiffen. Wie angeführt worden, läfst es Dänemark an dieser letztern Abgabe durchaus nicht fehlen, erhebt mithin zwei Abgaben, wovon nur eine rechtlich begründet ist, und zwingt Fremde das zu bezahlen, was es für das eigene Land und für die eigene Schifffahrt braucht. Oder wollte Dänemark seine Handlungsweise von 1645 wiederholen, wo es die Leuchtfeuer, Baken und andere Sicherheitszeichen plötzlich wegnehmen liefs und die Schifffahrt in einer stürmischen, von Klippen- und Untiefen reichen See dem Verderben Preis gab, nur um einen Tribut zu erzwingen, den man im Vertrag von Christianopel aufzunehmen unterlassen hatte? (s. S. 28.) Noch einmal, die Erhebung von Schiffsabgaben im Sund ist an und für sich ein exzeptionelles Verhältnifs und findet kein zweites Beispiel. An den englischen, französischen, spanischen u. a. Küsten, durch den Kanal, die Meerenge von Gibraltar, von Messina, durch die Dardanellen, überall finden sich zahlreiche und meist besser unterhaltene Vorkehrungen zum Schutz der Seefahrer, aber nirgends hat das vorübersegelnde Schiff dafür irgend eine Abgabe zu zahlen. Es ist, möchten wir sagen, eine Pflicht der politischen Ethik und eines christlichen Princips, wenn ein Staat, dessen Gebiet am Meere liegt, die ersten und einfachsten Mafsregeln ergreift, um Menschenleben zu retten, seien es fremde oder die seiner eigenen Unterthanen. Selbst der Krieg dürfte die Aufhebung eines solchen Humanitätsgesetzes nicht rechtfertigen, und was sollte aus dem friedlichen Seeverkehr der Nationen werden, wenn die in Dänemark geltenden Grundsätze zur allgemeinen Regel würden? Dafs die den Sund passirenden Schiffe vor Helsingör anhalten, geschieht sehr unfreiwillig und würde, wenn kein Zoll bestände, so leicht nicht vorkommen, Es kann somit dieser

Aufenthalt dem freiwilligen Einlaufen in einen Hafen nicht gleichgestellt werden, um so weniger als, selbst wenn man im äufsersten Fall einen Scheingrund davon herleiten wollte, Dänemark durch seine ungeheuren Zölle für alle Nebenkosten im Uebermafs entschädigt wird.

Wenn man demungeachtet in den Verträgen von 1647 und 1701 Dänemark ein Recht auf solche Schiffsabgaben zugestand, so war dies eine tadelnswerthe Schwäche und der mangelhaften Kenntnifs und Theilnahme beizumessen, womit von den fremden Mächten die Sundverhandlungen geführt zu werden pflegten. Aber ganz unverzeihlich ist, dafs bei der Uebereinkunft von London und Helsingör dieser normale Zustand nicht nur belassen, sondern dafs sogar der nimmersatten Begehrlichkeit Dänemarks durch eine Erhöhung entsprochen, und einige nothwendige Verbesserungen besonders erkauft wurden, während andere Staaten solchen Bedürfnissen freiwillig abhelfen, ohne die mindeste Vergütung zu verlangen. Dänemark nahm bereits durch seine früheren Tribute weit über das Doppelte, ja Dreifache der Kosten ein, welche die Leuchtfeuer und Baken betrugen, und es gehörte in der That ein seltner Mangel von Bescheidenheit und Schicklichkeitsgefühl dazu, um den Muth zu haben, immer Mehr und Mehr ohne Erröthen zu fordern.

Anstatt diese Forderung mit Unwillen zurückzuweisen, anstatt überhaupt den ganzen unbilligen Tribut abzuschaffen und einen auf internationale Sitte begründeten Zustand herzustellen, liefsen sich die schwedischen und englischen Kommissäre zu einer bedauerlichen Nachsicht verleiten und bestätigten den Artikel 31., der der Rhederei ihrer Völker eine neue Last zulegt,*) und, was die Hauptsache, der ohnedies sophistischen Politik Dänemarks eine

---

*) Die Bestimmung des Artikels 28. der Konvention von London und Helsingör, zufolge welcher Fahrzeuge unter 20 Last oder 40 Tonnen das Leuchtgeld im Sund oder in den Belten nach einer ermäfsigten Taxe entrichten, kommt nur Schweden, Norwegen und Dänemark selbst zu Nutzen. Von anderen Flaggen passiren äufserst selten so kleine Schiffe den Sund.

neue Ausrede an die Hand giebt, die sie den dringendsten Beschwerden und Reklamationen entgegenstellt.

Wenn auch vor Verflufs der vertragsmäfsigen zehn Jahre keine Abhülfe in Aussicht steht, wenn, wie der Abbruch der Verhandlungen mit Preufsen, die gleichfalls diesen Gegenstand zur Sprache brachten, zu beweisen scheint, eine billige Verständigung mit dem Kabinet von Kopenhagen nicht zu ermöglichen ist, so wird es um so mehr an der Zeit und dem Zweck gemäfs sein, die Debatte nach allen Seiten hin zu führen, die öffentliche Meinung aufzuklären und mit ihrem Nachdruck die gute Sache zu verstärken, damit, wenn der rechte Augenblick erscheint, alle Zweifel gelöst seien und keine Ausflüchte und Kunstgriffe die Wahrheit und das Recht fälschen oder von Neuem hinhalten können.

IV.

Die Sporteln.

Hatten wir in dem voranstehenden Abschnitt den besten Anlafs zu einer unverholenen Darstellung und Bezeichnung des Unwesens und der Regellosigkeit hinsichtlich der Schiffsabgaben im Sund, so bietet diese Rubrik der Sporteln und Gebüren an das Zollpersonal in Helsingör unseren Klagen über Willkür, Unnatur und Unrecht, wo möglich noch gröfsern Spielraum dar. Während überall in der Welt derjenige, der Etwas erlangen will, sich selbst darnach bemühen und niemals eine besondere Entschädigung für die zu seinem eignen Vortheil verwandte Mühe in Anspruch nehmen, und am wenigsten denselben laut erklären, oder gar in einer speziellen Summe fixiren wird, läfst sich Dänemark die Besoldung seiner bei dem Sundzoll angestellten Beamten gleichfalls von denselben bezahlen, die es für ihre Waaren mit dem Zoll, und für ihre Schiffe mit dem Leuchtgeld belastet. Dies geschieht nicht einmal stillschweigend, durch Uebertragung oder Verrechnung von anderen Posten — nein, es hat gewufst auch dazu einen förmlichen

Vertragstitel auszuwirken und bei den neusten Konventionen den Betrag der Gebüren sogar noch zu erhöhen! Die Zollbeamten in Helsingör beziehen auf diese Weise nicht nur fürstliche Gehalte, sondern die Regierung selbst macht aus dem Ueberschufs einen neuen Finanzgewinn. Dieser Ueberschufs liegt auf der Hand, wenn wir uns die Zahl der im vorigen Jahr durch den Sund passirten Schiffe vergegenwärtigen. Sie betrug 17,332. Nach Artikel 25. der Konvention von 1841 zahlt ein beladenes Handelsschiff an Gebüren 3 Speziesreichsthlr. (excl. der Gebüren für den Translateur und Inspektor). Wenn man von den 17,332 Schiffen, welche im Jahr 1844 den Sund passirten, nur drei Viertheile als beladen annimmt, so betrugen die von ihnen gezahlten Sporteln mehr als 40,000 Speziesreichsthlr. = 60,000 Thlr. Davon läfst sich selbst in vermindertem Betrag eine Zollbehörde von etwa zwölf bis fünfzehn Personen (darunter auch die Subalternen) glänzend bezahlen, und noch ein Erkleckliches zur Seite legen.

Das Personal der dänischen Zollkammer in Helsingör besteht in:

Einem Direktor. Dieser Posten wird meist einem verdienten Staatsbeamten, als Sinekure zugetheilt, wenigstens befafst er sich nur sehr im Allgemeinen mit dem Zollgeschäft, und überläfst dessen spezielle Führung den nachfolgenden Beamten. Dennoch erhält er von jedem, den Sund passirenden Schiff eine Gebür von 24 Stüber, die zugleich mit dem Feuergeld eingezogen wird. Das jährliche Einkommen des dermaligen Direktors beträgt bei der steigenden Schiffsfrequenz wenigstens 12,000 Reichsbankthlr., ist das höchste Einkommen eines dänischen Staatsdieners und um 4000 Reichsbankthlr. mehr, als das Gehalt des ersten Ministers.

Vier Kämmerer. Auch diese Herren sind meist alte, verdiente Beamte, denen das Amt als Ruheposten übertragen ist, mithin keine grofsen Beschwerden mit sich führt. Doch müssen sie am Ort ihren Aufenthalt nehmen und haben die Jahresübersichten der klarirten Schiffe und der Zollbeträge oder Aehnliches auszuarbeiten. Sie erhalten zusammen für jedes Schiff 1 Spez.reichsthlr.

Der Einzelne also 12 Stüber. Das Einkommen eines Kämmerers wird auf 4000 Reichsbankthlr. geschätzt.

Der Inspektor war ursprünglich dazu angestellt, um die Visitation der Schiffe zu besorgen. Dieselbe fällt aber ganz weg bei den Schiffen der privilegirten Nationen, wo die Vorzeigung der Papiere genügt. In den Fällen, wo seine amtliche Thatigkeit noch eintreten kann (bei unprivilegirten Schiffen und bei unvollständigen Papieren der privilegirten), erhebt er zufolge Artikel 21. der Konvention von 1841 1 Speziesreichsthlr. und 6 Stüber von dem Schiff.

Der Translateur, welcher noch verschiedene Gehülfen zur Seite hat. Dies Personal leistet, obgleich dem Titel nach nur mit Uebersetzung der Schiffspapiere beauftragt, die Hauptarbeit beim Zoll, indem es die Angabe der Ladungen, die Ausrechnung der Zollsätze von den Waaren und die Vertheilung deren Betrags auf die verschiedenen Kommissionäre der Empfänger besorgt. Nach Artikel 22. der Konveution von 1841 hat der Translateur an Gebüren anzusprechen:

von allen aus der Nordsee kommenden Schiffen (mit 4 Konossementen) . . . . 32 Stüber
und für jedes Konossement oder „Cocket“ *) über die Zahl von vier . . . . 4 –
für Ballast und Steinkohlenschiffe im Ganzen . . 12 –

Aus der Ostsee kommende Schiffe, mit Ausnahme derer von Wyburg, Friedrichshafen, Petersburg, Narwa und Rostock (weshalb diese traditionelle Ausnahme besteht, weifs man nicht), sind frei von den Translationsgebüren. Siehe Artikel 22. der Konvention von 1841.

*) Cockets sind die Zollscheine über die einzelnen Waarenpartien der Ladung, welche von der englischen Zollbehörde der Ausgangs-Deklaration des Schiffes beigefügt und angesiegelt werden. Der Schiffer erhält ebensoviel Cockets, als er einzelne Waarenpartien und Konossemente hat, und dieselben sind so für die Sundzollkammer eine sehr wichtige Kontrole für die Richtigkeit der Deklaration.

Der Pafsschreiber, welcher die Ausfertigung und Abschrift der Sundpässe besorgt.

Der Stempelverwalter (Archivarius und Buchhalter), dessen eigentliches Geschäft ursprünglich die Aufsetzung des Siegels auf die Sundpässe war, der aber jetzt dem Archiv vorsteht und zugleich verschiedene Bücher für die Buchung des Sundzolls führt.

Der Zollkassirer, welcher lediglich mit der Einnahme und Verrechnung der Zölle sich befafst.

Die Gebüren dieser Beamten sind im Artikel 25. der Konvention mit 1 Speciesreichsthlr. 10 Stüber verzeichnet. Zuletzt

die Läufer und Boten, welche die Papiere des klarirenden Schiffs zum Kommissionär hin und zurück befördern, erhalten 8 Stüber.

An das Wachtschiff ist eine Gebür von 6 Stüber zu entrichten.

Hierzu ist noch im Einzelnen zu bemerken, wie folgt. Der Vertrag vom 15. Juni 1701 stellte ein- für allemal die Gebüren und Sporteln für die Erhebungskosten des Sundzolls auf 2 Speziesreichsthlr. für jedes Schiff fest. Alles, was jetzt drüber verlangt wird, hat sich durch allmähligen Mifsbrauch eingedrängt, und in Folge einer übertriebenen Nachsicht Seitens der englischen Kommission durch die neuesten Verträge eine höchst unbillige Bestätigung gefunden. Wenn überhaupt neben den Zoll- und den Schiffsabgaben noch Gebüren für die Verwaltung erhoben werden mufsten, so waren die 2 Speziesreichsthlr. bereits weit über den Bedarf und hätten sich ohnedies durch Vermehrung der Schiffsfrequenz ansehnlich gesteigert.

Was nun zunächst die Translateurgebüren betrifft, so würden sie nach dem Vertrag von 1701 ganz wegfallen müssen. Es schreibt nämlich Artikel 6. des gedachten Vertrags vor, dafs „die Zollrechnung spezifizirt und von jeder „Partie Waaren" gegeben und Nichts dafür gefordert werden soll." Dänemark behauptet nun, die spezielle Zollrechnung, für welche jetzt die Translateur-

gebür noch besonders erhoben wird (s. eine solche Zollrechnung in Beilage A. und vergl. was oben S. 65 des Näheren darüber gesagt worden ist), sei mit Artikel 6. nicht gemeint und bestehe besonders für sich. Allein diese Behauptung ist willkürlich und aus der Luft gegriffen. Unter einer „Partie Waaren“ kann man nur die verschiedenen, an die einzelnen Empfänger gerichteten Waarentheile, wie sie in den verschiedenen Konossementen enthalten sind, nicht aber die Waarengattungen, welche die Ladung ausmachen, verstehen. Erstere allein konnte der Vertrag von 1701 vernünftigerweise ins Augenmerk nehmen, wenn er von einer spezifizirten Zollrechnung, spricht, und dann ist dieselbe nichts anders, als die spezielle Rechnung, wie sie jetzt von dem Translateur den Kommissionären mitgetheilt wird. und wofür nach den alten Verträgen nicht das Geringste zu verlangen ist.

Auch von den Inspektorgebüren enthält der Vertrag von 1701 kein Wort, sie sind mithin eine eigenmächtige Einrichtung, und haben selbst für die unprivilegirten Schiffe, welche der Visitation unterliegen können, *) keine vertragsmäfsige Begründung. Bei privilegirten Schiffen, die frei von jeder Visitation sind, hat man zeither die Inspektorgebüren in dem Fall gefordert, wenn kein gehöriger Zollpafs beifolgte, woraus ihre Nationalität hervorging. Allein man kann in keiner Weise zugeben, dafs die Unvollständigkeit der Schiffspapiere die dänische Zollkammer berechtige, ein privilegirtes Schiff als ein unprivilegirtes zu behandeln, und es etwa einer Visitation zu unterwerfen. Darnach fehlt es für die Erhebung der Inspektorgebüren an dem logischen Fundament, und was die Unvollständigkeit der Schiffspapiere anlangt, so würde es nur der Bestimmung bedürfen, dafs die Nationalität des Schiffes

*) Es kommt dabei immer in Frage, ob sich die unprivilegirten Schiffe solche Visitation würden gefallen lassen. Dänemark behauptet wohl ein Recht darauf, aber es ist ihm von den Betheiligten durchaus nicht zugestanden worden. Uebrigens ist die Schifffahrt der unprivilegirten Völker durch den Sund so gut wie keine, und die Zollkammer hat sich zeither mit den Seepässen und Konossementen begnügt.

auch auf andre glaubhafte Weise von den Schiffsführern dargethan werden könne, wie z. B. durch Vorlegung des Beilbriefs, Mefsbriefs oder selbst einer amtlichen Erklärung seines dortigen Konsuls.

Das Wachtschiff gereicht nur zum einseitigen Vortheil Dänemarks. Denn es ist wohl aus keinem andern Grunde stationirt, als um über die richtige Einhaltung der Zolllinie zu wachen und jede Umgehung des Zollinteresses zu verhüten. Die Zollenden haben nicht den mindesten Nutzen davon und sollten wohl befreit sein von der Auflage, die Kosten einer Anstalt zu tragen, welche sich durch ihre kriegerische Einrichtung wenigstens den Schein eines Zwangs beilegt und im Uebertretungsfall selbst die Aussicht auf eine Strafe anzudeuten Miene macht. Die Sache kann freilich nicht ernst gemeint sein, ist jedoch von einem gewissen Odium begleitet.

Solches sind die vertragswidrigen Erhöhungen der Zollgebüren. Sie betragen nach der Konvention von 1841 ein Ansehnliches (wenigstens 1 Speziesreichsthlr.) mehr, als sie durch den Traktat von 1701 erlaubt sind. Dänemark deduzirt sein Recht auf eine Erhöhung der Sporteln von der Nothwendigkeit, bei Ueberhandnahme der Geschäfte das Zollpersonal zu vermehren. Diese Beweisführung ist aber gänzlich unhaltbar. Die steigende Schiffsfrequenz mufste von selbst manche Verbesserung und Beschleunigung der Expedition und Vermehrung des Personals nach sich ziehen, und es gewährte die in gleichem Verhältnifs steigende Einnahme aus dem Zoll und den Sporteln die entsprechende Entschädigung dafür. Auch lag es vor Allen im Interesse Dänemarks, die Uebelstände und Hindernisse wegzuräumen, welche sich der prompten Expedirung der Schiffe in Weg stellten, und so schnell als möglich die Zölle zu erheben, die der zwischen Nord- und Ostsee wachsende Verkehr in bedeutender Progression darbot. Dänemark handelte nur sich allein zu lieb und dachte nur an die möglichst grosse Aufhäufung der „Schätze von dem besten Kleinod seiner Krone“, als es bei der Zollverwaltung ein Paar Leute mehr an-

stellte und einige Vorkehrungen mehr zum Schutz der Schifffahrt traf. Freilich war ihm dies noch nicht genug, und da es wufste, wie viel es den fremden Nationen bieten konnte, und sich erinnerte, wie viel Unrecht durchzusetzen ihm bereits gelungen war, so steckte es seiner Gewinnsucht keine Gränzen und stellte jeder kleinen Verbesserung eine neue grofse Abgabe gegenüber.

Allein, wie bereits gesagt, nicht sowohl die vertragswidrige Erhöhung einzelner Gebüren, sondern das ganze Sportelunwesen mufs reduzirt oder vielmehr mufs ganz aufgehoben werden. Es ist eine Anomalie, wovon wir kein zweites Beispiel kennen, und zugleich ein unzeitgemäfses und unpolitisches Verfahren, das in einer Periode, wo Dänemark doppelt vorsichtig und schonend auftreten sollte, nur dazu dient, den gehässigen Charakter der ganzen Zollerhebung zu verstärken. Die Gebüren lasten auf den Fremden, und wenn auch die dänischen Finanzen einigen Zuschufs davon erhalten, so geht doch eine grofse Summe darin auf, einige privilegirte Sinekuristen zu dotiren.

Noch bleiben verschiedene andere Mifsbräuche zurück, wovon die den Sund passirenden Schiffe mehr oder minder zu leiden haben. Wir fassen dieselben unter dem Kollektivnamen

V.

Die übrigen Beschwerden.

Die in Art. 35. der Konvention von Helsingör ausgesprochenen Strafen für Uebertretung der Zollgesetze können in einer so unbedingten Weise der dänischen Regierung nicht zugestanden werden, da Solches gegen die Bestimmung des Art. 11. des Vertrags von 1701 verstöfst, wonach in solchen Fällen eine Anzeige bei der betreffenden Regierung des defraudirenden Schiffers zu machen ist. Eine analoge Anwendung derjenigen Grundsätze, welche bei Zollkontraventionen gewöhnlicher Art gelten, ist auf die bei dem Sundzoll vorkommenden Fälle schon darum nicht zulässig, weil derselbe ein ganz eigenthümliches, singuläres Ver-

hältnifs darbietet, wofür besondere Regeln und Normen erforderlich sind. Dänemark kann aus keinem mit fremden Mächten über den Sundzoll geschlossenen Vertrage ein Strafrecht herleiten, im Gegentheil wird dasselbe ausdrücklich ausgeschlossen, so z. B. durch Art. 5. des preufsisch-dänischen Handelsvertrags, welcher die Abhülfe begangenen Unterschleifs der preufsischen Behörde vorbehält. Uebrigens ist diese Bestimmung in den Verhandlungen des Jahres 1835 dänischer Seits von Neuem eingeräumt worden. Wenn Art. 36. der Konvention von 1841 stipulirt, dafs bei den gegen fremde Schiffer erkannten Strafen der Konsul derselben jedesmal davon durch die dänische Behörde in Kenntnifs gesetzt werden soll, so scheint dies in keiner Hinsicht zureichend, insofern dem Konsul nicht einmal das Einspruchsrecht zugestanden wird. Es ist eine leere, zwecklose Formalität.

Die Geldstrafe von 2½ Spez. Rthlr. für Schiffe, welche nach Kopenhagen bestimmt, dorthin segeln, ohne zu Helsingör zu klariren und dann von Kopenhagen aus ihre Papiere dahin senden, — desgleichen die Geldbufse von 1 Spez. Rthlr., wenn die Papiere zur Expedition eines Schiffes nach Helsingör gesandt werden, bevor dasselbe aus dem Süden angelangt ist, oder wenn die Papiere von Jemand anders ans Land gebracht werden, als von dem Schiffer, Steuermann oder Superkargo, sind lauter willkürliche, durch die älteren Traktate nicht zu rechtfertigende Bestimmungen.

Zwar ist das Extra-Armengeld, d. h. die Abgabe von 1 Spez. Rthlr. für die Expedition eines Schiffs aufserhalb der üblichen Arbeitsstunden und an Sonn- und Feiertagen noch immer eine Last, allein die gröbsten Mifsbräuche sind insofern durch die Konvention von 1841 beseitigt worden, als die Dauer der Arbeitsstunden erheblich verlängert und dadurch die Abgabe sehr beschränkt worden ist *).

*) Wie verlautet, wird aus der von den Armengeldern gebildeten Kasse bisweilen auch fremden Seeleuten, die in dem Sund und den Belten Schiffbruch leiden, eine Unterstützung verabreicht, doch würde es passender sein, wenn in solchen Fällen jede Nation durch Vermittlung ihres Konsuls die nöthigen Hülfs-

Den gerechtesten Anlafs zur Beschwerde gaben endlich die das äufserste Mafs der Billigkeit übersteigenden Taxen der Fährleute und Lotsen. Sie sind insofern eine wirkliche Besteuerung der Fremden, als sie weit die Gränze auch der liberalsten Vergütung von geleisteten Diensten überschreiten. Sodann ist es in unserem Zeitalter wohl ein allgemein anerkanntes Prinzip des internationalen Verkehrs geworden, solche für die Kommunikation unbedingt nöthigen Mittel und Wege mit gegenseitiger Billigkeit und Zuvorkommenheit zu verbessern, zu erleichtern, von Staatswegen auf möglichst billige Preise zu fixiren und über deren gewissenhafte Einhaltung streng zu wachen. Indem die dänischen Schiffe sich in den meisten Ländern dieser Vortheile erfreuen, wäre es wohl in einem Anstandsgefühl, um nicht zu sagen Pflicht, begründet, wenn ihre Regierung zu Haus sich zu derselben Erwiederung bequemen wollte. Statt dessen sehen sich die fremden Schiffe bei ihrer Fahrt durch den Sund für die von den Verhältnissen unumgänglich gebotene, nicht leicht zu umgehende Benutzung von Fahrboten und Lotsen, einer wahren Erpressung ausgesetzt, die um so drückender wird, als keine wohlthätige Konkurrenz die Wahl erlaubt, sondern nur wenige vom Staat dazu konzessionirte Personen als Korporationen den Dienst versehen dürfen. Man wird einwenden, dafs für die den Sund psssirenden und bei Helsingör klarirenden Schiffe kein Zwang besteht, sich der dänischen Fährleute und Lotsen zu bedienen, dafs ihnen vielmehr frei gegeben ist, in eigenen Boten ans Land zu gehen und ohne Lotsen durch den Sund zu fahren, dafs mithin den Beschwerden über allzu grofse Belastung kein positiver Rechtsgrund zur Seite steht. Allein, wenn auch kein rechtlicher Zwang besteht, so besteht doch ein physischer Zwang. Denn es geschieht in der Regel, fast kann man sagen immer, dafs der

---

mittel darreichte. Aufserdem soll die Kasse den Armen zu Helsingör zu gut kommen, was ohne Zweifel eine sehr löbliche Verwendung ist, aber jedenfalls aufser den, fremden Nationen obliegenden Verbindlichkeiten liegt.

Kapitain, dessen Schiff nicht in den Hafen von Helsingör, wo es allen Hafenzöllen anheimfällt und der aufserdem nur sehr wenige Fahrzeuge fassen kann, einläuft, sondern auf offener See Anker wirft, genöthigt ist, um sich nicht von seiner ohnedies schwachen Mannschaft zu entblöfsen, ein Boot des dänischen Fährамts zu miethen, welches ihn selbst und seine Papiere zu der Zollkammer übersetzt. In gleicher Weise legen die Umstände dem fremden Schiffer, der sein Schiff nicht dem Verderben Preis geben will, den Zwang auf, sich eines Lotsen zu bedienen, da das Fahrwasser im Sund sehr schwierig ist und die genaueste Kenntnifs dazu gehört, um es ohne Lotsen zu befahren. Will nun Dänemark solcher Vordersätze ungeachtet keine Rechtspflicht zu einer billigen Reduktion auf sich nehmen, so sollte es doch bedenken, dafs sein Zollzwang die einzige Ursache ist von der Last und Ausgabe für den Schiffer, dafs es ihm ohne den Zollzwang nicht einfallen würde, sein Fahrzeug zu verlassen und einen Aufenthalt zu machen, der ihn den Wechselfällen einer stürmischen See aussetzt. Auch glauben wir, dafs noch ohne den Zolltribut der Aufenthalt und das persönliche Erscheinen des Schiffers genügende Uebelstände sind, um ihm für den Verdrufs und Schaden die Extrazahlung zu ersparen. Nur ein kleiner Rest von Ehrgefühl gehört dazu, um den Charakter einer solchen Handlungsweise nach ihrem ganzen Werth zu bezeichnen. Die von der dänischen Generalpostdirektion unterm 10. Mai 1836 publizirte Taxe für das Fähramt zu Helsingör findet sich in Beilage P. Darnach müssen die Schiffsführer für ein Boot hin und zurück folgende Gebür entrichten:

	im Sommer	im Winter
bei gutem Wetter	7 Reichsbankthlr.	10 Reichsbankthlr.
unter 1 Kühltegrad	9 -	12 -
unter 2 -	12 -	15 -
unter 3 -	16 -	19 -

Dieser Satz wird bei Nacht, d. h. nach Anzündung des Leuchtfeuers auf Kronburg um 2 Bankthlr. im Sommer und um 3 Bank-

thlr. im Winter erhöht. Dem Schiffer ist erlaubt, dafür zwei Wasserfässer, Proviant und Güter bis zu 300 Pfund mitzunehmen. Bei Sturm oder Eisgang ist es den Fährleuten erlaubt, jeden beliebigen Preis ohne Kontrole für die Fahrt zu fordern. Dies wird von ihnen mitunter so übertrieben, dafs Beispiele vorhanden sind, wo sie bis zu 30 und 35 Reichsbankthlr. gefordert haben.

Um die enorme Höhe der gedachten Preise zu würdigen, mufs bemerkt werden, dafs die Entfernung des Ankerplatzes der Schiffe von der Zollbrücke nie mehr als 3000 und gewöhnlich nur einige hundert Schritte beträgt, dafs mithin ein Boot im Sommer bei gutem Wetter und der grofsen Frequenz ankommender Schiffe an einem Tage bequem vier und mehr solcher Fahrten machen, mithin bis zu 40 Reichsbankthlr. verdienen kann. Das Mifsverhältnifs des Preises zur Leistung hebt sich noch schärfer hervor, wenn man annimmt, dafs dieselbe Leistung, d. h. eine Hin- und Rückfahrt zu den auf der Rhede liegenden Schiffen nach §. 5 der Taxordnung nur mit 2 Reichsbankthlr. vergütet wird, wenn sie für Einwohner von Helsingör als Privatpassagiere geschieht. Desgleichen kostet die Ueberfahrt nach Helsingborg an die schwedische Küste, eine um das Doppelte und Dreifache längere Strecke, nach §. 21 nur 3 Reichsbankthlr., wofür der Reisende Bedienung und Gepäck bis zu 400 Pfund mit sich führen darf. Mithin können die Wasserfässer und der Proviant, welche man dem Schiffsführer mitzunehmen gestattet, nicht eben in grofsen Anschlag kommen, wie denn überhaupt auf der See, selbst in einem Fischerboot 5 bis 800 Pfund wenig zu bedeuten haben. Auch dafs die Fährleute zwei Fahrten, eine hin und die andere zurück zu machen haben, ist nicht nur eine armselige Entschuldigung, sondern wird auch in den meisten Fällen durch den Umstand ausgeglichen, dafs im Sommer bei der grofsen Menge stündlich einlaufender Schiffe sie den einen Kapitän zu seinem Fahrzeug zurückbringen und einen andern, der eben angekommen, abholen. Das ganze Fährwesen läuft mithin auf eine exzeptionelle Besteuerung der zollklarirenden Schiffe hinaus, wovon die

übrigen in anderem Verkehr sich bewegenden Leute nur zum kleinsten Antheil betroffen werden. Hat man vielleicht gedacht, dafs weil der Lasten, Abgaben und Plagen für Schifffahrt und Handel im Sunde bereits so viele sind, es auf eine mehr oder minder nicht viel ankommen werde?

Das Fahrwasser im Sund ist wegen seiner zahlreichen Untiefen und Klippen sehr schwierig und gefahrvoll, so dafs die fremden Schiffer, wollen sie nicht Leben und Gut auf das Spiel setzen, die Lotsen kaum entbehren können. Allein die für sie ausgesetzten Taxen, siehe Beilage Q, übersteigen Maafs und Ziel. Der niedrigste Satz des Lotsengeldes für die Strecke von Helsingör bis Dragöe (10 Meilen) für ein Schiff unter 8 Fufs Tiefgang ist 11 R.B.Thlr. 78 Schill. im Sommer und 14 R.B.Thlr. 93 Schill. im Winter. Ein Schiff mittlerer Gröfse von 15 Fufs Tiefgang bezahlt für dieselbe Strecke schon 21 R.B.Thlr. 28 Schill. im Sommer und 27 R.B.Thlr. 59 Schill. im Winter. Die Sätze steigern sich für die Fahrt von Helsingör nach Dragöe um 1 R.B.Thlr. 78 Schill. für jeden Fufs Tiefgang bis incl. 16 Fufs und von da ab um 2 R.B.Thlr. 68 Schill. Aufserdem erhält jeder Lotse für jeden Tag, den er über die ersten 24 Stunden am Bord bleiben mufs, 64 Schill. Für die ganze Fahrt durch den Sund von Kullen bis Dragöe hat ein Schiff mittlerer Gröfse (15 Fufs Tiefgang) an den Lotsen die Summe von 36 R.B.Thlr. 35 Schill. im Sommer und 46 R.B.Thlr. 90 Schill. im Winter (1 Oktober bis 1. April) zu entrichten, immer vorausgesetzt, dafs der Lotse nur 24 Stunden am Bord bleibe.

Nach diesen Taxen mag man das Einkommen eines Sundlotsen berechnen. Gewöhnlich bleibt derselbe zwei Tage am Bord und findet bei der grofsen Schiffsfrequenz während des Sommers in den meisten Fällen auch rüchwärts ein Schiff zu lotsen, so dafs er unter günstigen Umständen auf einer Hin- und Rückfahrt leicht bis 40 R.B.Thlr. verdienen kann.

Wenn wir diese Lotsengebüren in Vergleich bringen mit den Gebüren, welche in anderen Ländern für ähnliche, nicht minder

schwierige und lange Fahrten erhoben werden, so zeigen sie einen Mehrbetrag von einem Drittel bis zur Hälfte. Ohne also Dänemark mit dem Rechtsprinzip zu belästigen, wäre es vielleicht zweckdienlicher, es bei dem Ehrgefühl anzufassen und ihm das Prinzip internationaler Reziprozität ins Gedächtnifs zu rufen. Seine Schiffe geniefsen in allen Ländern die Vortheile einer erleichterten und billigen Verkehrseinrichtung und die dankbare Erwiderung besteht darin, dafs die fremden Schiffe in den dänischen Gewässern Gebüren zahlen müssen, die mit dem Werth der Leistung in dem schreiendsten Mifsverhältnifs stehen.*)

Nachdem wir den Tribut, welchen die seefahrenden Völker für die Benutzung des offnen Meeres, für die einzige von der Natur geöffnete Durchfahrt zwischen Nord- und Ostsee an das usurpirte Hoheitsrecht der Dänen leisten, in den einzelnen Sätzen mit möglichster Ausführlichkeit und mit Begründung durch thatsächliche und urkundliche Nachweise gemustert haben, fügen wir eine Uebersicht der Gesammterträge bei, welche Dänemark seit 1830 aus dem Sundzoll bezogen hat. Wir stellen zu diesem Zweck den Ertrag des Sundzolls und die Zahl der Schiffe einander gegenüber.

	Sundzoll- und Feuergelder.		Schiffszahl.
1830:	1,957,000	Reichsbankthlr.	— 13,212
1831:	1,816,000	-	— 12,946
1832:	2,060,000	-	— 12,202

*) Die Nachtheile der unprivilegirten Nationen sind im § 41 der Sundzollrolle vom 1. Januar 1842, siehe Beilage 11, verzeichnet. Die wichtigsten sind, dafs sie den Rosenobelzoll und $1\frac{1}{4}$ Prozent von dem Werth der unbenannten Waaren zahlen, sowie, dafs sie der Visitation unterworfen sind. Uebrigens ist die Zahl der unprivilegirten Nationen dermalen sehr gering, wenigstens gehören fast alle, deren Rhederei nur einigen Umfang hat, zu den privilegirten. Doch ist zu verwundern, dafs Mecklenburg fehlt, welches doch eine nicht unbedeutende Schiffahrt hat und dessen Städte zum Theil die alten hanseatischen Freiheiten ansprechen könnten.

	Sundzoll- und Feuergelder.		Schiffszahl.
1833:	1,942,000	Reichsbankthlr.	— 10,985
1834:	1,746,000	-	— 10,605
1835:	1,760,000	-	— 10,255
1836:	1,937,000	-	— 11,916
1837:	2,053,000	-	— 13,102
1838:	2,176,000	-	— 13,960
1839:	2,267,000	-	— 16,175
1840:	2,251,000	-	— 15,662
1841:	2,108,000	-	— 14,735*)
1842:	1,926,000	-	— 13,958
1843:	2,144,000	-	— 14,749
1844:	(noch nicht bekannt)		— 17,332**)

Somit ergiebt sich im Durchschnitt eine Jahreseinnahme von zwei Millionen Reichsbankthlr., was über den achten Theil des ganzen dänischen Staatshaushalts ausmacht. Da nun die Einnahmen des Königreichs gerade zureichen, um die Ausgaben zu decken, so würde durch Wegfall des Sundzolls allerdings ein bedeutendes Defizit sich herausstellen. Man scheint

*) Die dänischen Berichte geben die Sundzoll-Einnahmen geringer an, als obige auf die sorgfältigsten Ermittlungen begründete Data. So geben die Rechenschaftsberichte der dänischen Regierung über den Staatshaushalt die Sundzoll-Einnahme für 1841 und 1842 an:

für 1841 auf 2,024,406 R.B.Thlr., also weniger gegen obige Angabe circa 83,000 R.B.Thlr.

für 1842 auf 1,843,677 - also weniger circa 82,000 -

Diese Differenz liegt darin, dafs die dänische Regierung in jenen Rechenschaftsberichten nicht die ganze Brutto-Einnahme angiebt, sondern gewisse Ausgaben, welche von derselben bestritten werden, vorweg abzieht, wie z. B. die an Schweden zu zahlende Entschädigung für Leuchtfeuer, die Unterhaltung der Zollamtsgebäude und vieles andere dahin Gehörige.

Die Reduktionen der Londoner Uebereinkunft traten vom 1. Juli 1841 an in Wirksamkeit, sonst würde die Einnahme pro 1841 höher gewesen sein. Das Zurückgehen der Einnahme von 1842 in Folge der Ermäfsigungen des Tarifs vom 1. Januar 1842 ist 1843 in Folge der gestiegenen Handelsbewegung schon vollständig wieder ausgeglichen worden.

**) Im Jahr 1844 wird die Einnahme bei einer Frequenz von 17,332 Schiffen gewifs nicht unter 2,300,000 R.B.Thlr. geblieben sein.

jedoch in Kopenhagen nicht willens zu sein, eine, seiner jetzigen politischen Lage und Bedeutung angemessene Reduktion der Ausgaben vorzunehmen und kostspielige Einrichtungen, die mit der Gröfse des Landes und mit seinen natürlichen Hülfsquellen aufser Verhältnifs stehen, aufzugeben, und hält daher den Sundzoll für ein unentbehrliches, für ein absolut nothwendiges Einkommen. Vom einseitigen Standpunkt des dänischen Interesses aus betrachtet, mag diese Nothwendigkeit ganz in der Ordnung sein, allein es fragt sich von der andern Seite, ob es gleichfalls eine Nothwendigkeit für die Schifffahrt- und Handeltreibenden Völker der Erde sei, ihr gutes Geld zu den Steuern länger herzugeben, womit Dänemark den grofsen Herrn spielt, und statt sich in dem bescheidenen Maafs der Gegenwart zurechtzufinden und einzurichten, und entsagen zu lernen, die Träume einer gewifs nicht ruhmlosen, aber jedenfalls vergangenen Gröfse unterhält. Der Sundzoll ist durch die neuesten Ereignisse in eine Phase eingetreten, die er ohne Entscheidung nicht wieder verlassen kann. Mit dem Ablauf der Verträge von London und Helsingör im Jahre 1851 mufs diese Entscheidung auf irgend eine Weise erfolgen. Ihre Eventualitäten zu berechnen, überhaupt die ganze Sundfrage in politische Anschauung zu bringen und ihre Lösung vorzubereiten, gehört dem dritten Theile an.

Anmerk. Die Beilage R. enthält tabellarische Nachweise der in den Jahren 1842 bis 1844 im Sund klarirten, nach den Ostsee-Häfen kommenden und von den Ostsee-Häfen gehenden Ladungen.

Die Zukunft des Sundzolls.

Nachdem wir nun die Geschichte des Sundzolls erzählt und seinen gegenwärtigen Thatbestand konstatirt haben, bleibt uns noch übrig, einige politische Betrachtungen über seine Zukunft anzustellen, und die eventuelle Entscheidung der Streitfrage ebenso aus den durch die Geschichte gewonnenen Thatsachen, als den Geboten der höhern Politik und einer konsequenten Rechtsfolgerung zu motiviren. Jedes Bedürfnifs, wenn es ein wirkliches, nicht erfundenes Bedürfnifs ist, schafft sich seine Befriedigung, sobald Muth und Kraft nur einigermafsen zur Seite gehen. Alle Hindernisse, die sich dagegen stellen, seien sie noch so alt hergebracht und wohl verwahrt, werden der innern Gewalt des Rechts, ohne das ein solches Bedürfnifs nicht denkbar ist, weichen müssen. Man frage die Geschichte, um an die Gewifsheit solcher Konsequenzen zu glauben. Der natürliche Zustand der Dinge war vielleicht Jahrhunderte durch unterbrochen und entstellt, eine lange Uebung hatte der Gewalt und dem Unrecht jene geschichtliche Weihe verliehen, die so viel angerufen und vorgehalten wird, wenn es gilt, damit die bessere Einsicht und die erwachte Gerechtigkeit zu bekämpfen. Allein je starrer man an dem historischen Unrecht festgehalten, je weniger man verstanden hat, sich auszugleichen mit den Bedürfnissen einer neuen Zeit und durch friedliche Uebereinkunft einige Entschädigung zu sichern, desto unerbittlicher ist zuletzt das Bedürfnifs aufgetreten, desto gewalt-

samer ist oft das Recht der Natur und Vernunft wieder hergestellt worden.

Wie sich seit Herstellung des grofsen Friedens der internationale Verkehr reifsend schnell gehoben hat, wie wenigstens in Europa kaum zwei Staaten mehr sind, die aufser allem Handel mit einander leben können, und wie nicht nur die Verbindungswege zahlreicher, sondern auch schneller und dadurch näher werden, so sollte folgerecht das Interesse, mit so wenig Hindernissen als möglich zu einander zu gelangen und einander seine Produkte zuzuführen, von allen Staaten gleich getheilt werden und derjenige, der einseitig dawider handelt, der gemeinschaftliche Feind Aller sein. Der Wiener Kongrefs, das politische Konzilium für die damalige Weltlage, war gewifs auf einem guten Weg, als er neben den Ländervertheilungen und Territorialrezessen auch an die Flufsschifffahrt dachte und ihren freien Lauf als eine Grundlage zunächst des deutschen Handels- und Verkehrswesens erklärte. Wir sind hier wenigstens nicht berufen, den Gründen nachzuforschen, welche den, selbst als Bundesgesetz erklärten Beschlufs noch bis heute theils nur zum halben Vollzug gebracht, theils überhaupt auf einen dergestalt engen Bezirk beschränkt haben, dafs zwei der lästigsten Steuern für den öffentlichen Verkehr, der Stader und der Sundzoll, davon unberührt bleiben konnten. Von Vermuthungen wegen des letztern war oben S. 38 kurz die Rede, und wie Hannover den Reklamationen durch den Einwand begegnete, der Staderzoll sei ein Seezoll und darum die Wiener Akte auf ihn nicht anwendbar, ist wohlbekannt.

Allein kein Vernünftiger wird dem Wiener Kongrefs die Wirkung zuschreiben, dafs, was er in Ordnung zu bringen vergessen habe, nun auch auf alle Zeiten unerledigt bleiben müsse. Aus dem Bedauern, dafs damals die gute Zeit und Gelegenheit für eine Regulirung oder Aufhebung des Sundzolls verloren ging, folgt nur die um so dringendere Pflicht, die Lücke auszufüllen, das Versäumnifs nachzuholen. Auch wird kein begründeter Widerspruch zu befürchten sein, wenn man die dermaligen Dispositionen

der Mehrzahl der Mächte in dieser Angelegenheit noch heutzutage als mafsgebend annimmt. Die Dispositionen der in Wien versammelten Mächte waren aber, wie wir aus der Kongrefsakte ersehen, durchweg geneigt für Herstellung eines möglichst freien Handelsverkehrs und es ist anzunehmen, dafs, wenn der Andrang andrer Geschäfte ihnen erlaubt hätte, auf das Einzelne einzugehen, weder der Stader, noch der Sundzoll wären bestehen geblieben. Wollte man Dänemark für grofse Einbufsen entschädigen, so gab es, wie damals die Welt vertheilt wurde, der Mittel und Wege genug. Man hat gesagt, der Sundzoll sei als eine Entschädigung anzusehen für die Abtretung Norwegens. Allein es ist bekannt, dafs schon im Jahre 1812 Schweden ganz unverholen an Frankreich erklärte, es werde nur mit derjenigen Macht sich verbinden, welche ihm zur Erwerbung Norwegens, als eines Ersatzes für Finnland beistehen werde, dafs Rufsland und England sich alsbald dazu verstanden und demgemäfs ein Bündnifs mit Schweden abschlossen. Schweden nahm frühen und thätigen Antheil an dem Befreiungskrieg, während Dänemark bei Frankreich aushielt und den Kampf gegen die Verbündeten bis zu Anfang des Jahres 1814 fortsetzte. Demzufolge befand sich Dänemark gleich Sachsen durchaus nicht in einer Lage, die es zu absonderlichen Forderungen berechtigen konnte. Es hatte die Partei der Verbündeten nicht freiwillig und dann zu einer Zeit ergriffen, wo der Sieg bereits entschieden und Nichts weiter zu wagen war. Da aber auf dem Wiener Kongrefs für die Entscheidung territorial politischer Fragen die patriotischen Opfer und Anstrengungen einzelner Mächte zu besonderer Rücksicht gelangten, so sollte Dänemark im Vergleich zu Sachsen insofern alle Ursache zur Zufriedenheit haben, als ihm durch Zuweisung des Herzogthums Lauenburg und Aufnahme in den deutschen Bund eine fast unverhältnifsmäfsige Entschädigung seiner Dienste oder vielmehr Nichtdienste gewährt wurde.

Wir wollen zwar nicht in Abrede stellen, dafs der Sundzoll von der Berathung aus dem geheimen Grunde ausgeschlossen wurde, um einen status quo zu belassen, der, wenn er zur Sprache

gekommen wäre, ohne Zweifel eine totale Veränderung hätte erleiden müssen. Mag es auch sein, dafs mehre Mächte, zumal England, das gegen Dänemark nicht vorwurfsfrei gehandelt hatte, sich mild und nachsichtig gestimmt fühlten, dafs die einnehmende Persönlichkeit Friedrichs VI. sich geltend zu machen wufste, dafs überhaupt bei dem Schaffungswerk eines neuen Staatensystems der Sundfrage nur ein sehr untergeordnetes Interesse zugewendet wurde, — so folgt doch, Dies und Andres zugestanden, daraus in keiner Weise, dafs, wie man in Dänemark bisweilen andeuten und selbst aussprechen hört, der Sundzoll durch den Wiener Kongrefs als eine Entschädigung für die Uebergabe Norwegens an Schweden garantirt worden sei.

Im Gegentheil glauben wir unsre obige Voraussetzung wiederholen zu dürfen, wonach die Dispositionen der Mehrzahl der Mächte, nachdem sie sich für die Freiheit des Verkehrs auf den Flüssen mit so entschiedenem Prinzip ausgesprochen hatten, einem Zollwesen, wie es im Sund und den Belten besteht, keineswegs günstig waren. Weil sie in einer vorübergehenden Stimmung der Theilnehmer befangen waren, liefsen sie die Sache fallen und verwiesen sie stillschweigend auf spätere Verhandlungen. Jetzt, wo manche Wunden vernarbt sind, wo sich die Erinnerungen des Krieges mehr und mehr verwischen, wo überhaupt die Bedürfnisse eines dreifsigjährigen Friedens in den Vordergrund treten, und ihre Befriedigung verlangen, jetzt ist auch der Zeitpunkt eingetreten, um ohne Rücksicht auf persönliche Motive die Sache in ihrer eignen wahren Gestalt anzufassen und nach den Grundsätzen einer vernünftigen und gerechten Handelspolitik zu einem definitiven Ende durchzuführen. Und bei solchen Umständen suchen wir eine oberste Autorität des Staats- und Völkerrechts in dem Wortlaut und Sinn der Wiener Kongrefsakte, welche, indem sie die Freiheit der Flufsschifffahrt erklärte, damit sicherlich kein mare clausum, keine Fesseln und Bande für die Seeschifffahrt anerkennen wollte. Wenn daher, wie wir weiter unten ausführen werden, der Sundzoll zu einem Kongrefs der europäischen Seemächte

Anlafs geben sollte, so ist von ihnen wohl zu erwarten, dafs sie in der grofsen Mehrzahl den Grundsätzen nicht werden untreu geworden sein, die man in Hinsicht des freien Verkehrs von den Beschlüssen des Wiener Kongresses so bei ihnen vorauszusetzen wohl berechtigt ist.

Welche sind nun aber die bei dem Sundzoll am nächsten betheiligten Staaten und von welchen derselben steht zu erwarten, dafs sie für die endliche Lösung dieser Frage mit Entschiedenheit auftreten werden?

Dabei ist vorerst zu unterscheiden zwischen den Ländern, die jenseits der Meerengen und den Ländern, die diesseits derselben liegen.

Unter den Ländern jenseits der Meerengen wird Grofsbrittanien den obersten Einflufs ausüben. Sein Handel und seine Schifffahrt nach der Ostsee nehmen dermalen noch den gröfsten Betrag weg, und insbesondre giebt sein Verkehr mit Rufsland, der durch eine eigene Kompagnie unterhalten wird, eine bedeutende Nummer ab für Aus- und Einfuhr. Wir haben denn auch im historischen Theil S. 49 flg. des Näheren erzählt, wie der Druck der Sundzölle in England zuerst öffentlich zur Sprache kam, mit welcher Energie die Presse und das Parlament auftrat, wie sich die Regierung der Sache annahm und in Gemeinschaft mit Schweden die Verträge von London und Helsingör abschlofs. Desgleichen giebt der zweite Theil dieses Buches einige Anleitung für das Urtheil über den Werth und Unwerth der genannten Verträge, und wir können nur beifügen, dafs, soweit wir die Stimmung des englischen Handelsstandes kennen, sich derselbe noch keineswegs mit der Uebereinkunft zufrieden erklärt, und ebensowenig die öffentliche Meinung sich mit dem Sundzoll ausgesöhnt hat.

Man hört vielfach behaupten, dafs der Druck der jetzigen Sundzölle mehr die brittische Rhederei treffe, als den britischen Handel, indem durch die Verträge von 1841 gerade solche Artikel herabgesetzt worden seien, die, wie z. B. Kaffee und Zucker,

Färbehölzer, Baumwollengarn und andere Manufakturwaaren, den hauptsächlichen Gegenstand der englischen Einfuhr bilden. Auch müsse ja der Waarenempfänger immer den Zoll ersetzen. Allein in solcher Bestimmtheit läfst sich die Behauptung nicht rechtfertigen. Es ist immer schwer zu sagen, wer den Sundzoll zuletzt bezahle. Denn es hängt in jedem einzelnen Falle von der Konjunktur und den Umständen des Marktes ab, ob er auf den Käufer oder Verkäufer fällt. Doch kann man rücksichtlich aller Importen der Ostsee annehmen, dafs ihn schliefslich der Konsument oder der ostseeische Kaufmann tragen mufs. Der Erstere ganz bestimmt da, wo, wie bei dem russischen Handel, keine Konkurrenz anderer Handelswege Statt findet, der Letztere da, wo andere Handelswege konkurriren, wie in Preufsen. Hier wird vermöge der Konkurrenz von Hamburg und Bremen das Handelsgebiet der Ostseehäfen durch den Sundzoll beträchtlich geschmälert. Es können dieselben ihre natürlichen und örtlichen Vortheile nicht ungehindert benutzen, und verlieren daher bei einer Konkurrenz, die, wenn es auch nur eine Kleinigkeit wäre, billiger zu liefern vermag. Wie der Welthandel gegenwärtig gestaltet ist, mit einem zeither unbekannten Wetteifer, mit einer übersteigerten Produktion aller Länder, mit einem auf alle Art und Weise beschleunigten und vermehrten Verkehr, sind die Preise zu der niedrigsten Grenze der Wohlfeilheit herabgedrückt, hat sich der Verdienst des Kaufmanns bedeutend vermindert und übt auch die kleinste Bevorzugung auf die Ableitung des Transports und der alten Handelswege einen in kurzer Zeit erkennbaren Einflufs. Es lassen sich diese Sätze durch manche Beispiele aus der neuesten Handelsgeschichte illustriren, und am besten könnte dies geschehen durch den Aufschwung, den der Ostseehandel in Folge eines freien Durchzugs durch den Sund auf ganz natürlichem Wege nehmen müfste.

Bei den Exporten der Ostsee hängt es lediglich von der Lage des Marktes ab, ob der Absender oder der Empfänger den Zoll trägt. Bedarf England gerade grofse Massen von Getreide,

Holz, Flachs oder anderen Stapelartikeln des ostseeischen Ausfuhrhandels, so liegt es entschieden in der Macht des ostseeischen Kaufmanns, den Zoll auf den englischen Käufer zu werfen. Dies geschieht auch im Getreidehandel — besonders im Kommissionsgeschäft — der Regel nach. In Danzig z. B. wird der Handel fast immer so geschlossen, dafs frei an Bord zu einem gewissen Preis verkauft wird und die weiteren Unkosten dem Käufer besonders berechnet werden.

In dieser Hinsicht hat also auch der englische Handel noch immer ein direktes Interesse zur Sache, wenn gleich nicht zu verkennen ist, dafs ihm durch die Verträge von 1841 gröfsere Vortheile und Erleichterungen zu Theil geworden sind, als dem Handel der Ostseeländer. Was die Schiffsabgaben anlangt, die den Rheder treffen, so ist der gezwungene Aufenthalt des Schiffers und sein Gehen ans Land, siehe S. 70 flg., die hauptsächliche Last und Beschwerde. Sind auch die Schiffsabgaben mit 3 Speziesreichsthlr. hoch genug angesetzt, so ist doch ihr Ansatz insofern gleich, als er nicht nach der Gröfse der Schiffe gesteigert werden darf. Schiffe unter 20 Last (was indefs nur Küstenfahrer sind) zahlen, wie wir gesehen, noch unter 3 Speziesreichsthlr. Der Aufenthalt aber und das persönliche Erscheinen des Schiffers veranlassen ebenso viel Zeit- als Geldverlust, und sind bei der Einrichtung der Kommissionshäuser und der Blankopässe eine nicht minder zwecklose, als lästige Formalität, ein Ueberrest aus jener Zeit, wo Dänemark sich Alles herausnehmen und die ersten Rücksichten vernachlässigen zu können glaubte.

Die Unzufriedenheit, welche unter den englischen Kaufleuten und Rhedern über die Verträge von London und Helsingör herrscht, ist demnach sehr gut begründet. Ueberhaupt kann die öffentliche Meinung Englands als eine dem Sundzoll in keiner Weise günstige bezeichnet werden, und wenn es dennoch möglich wäre, dafs Dänemark bei der englischen Regierung einen Rückhalt für seine Ansprüche findet, so müssen in der That Gründe höherer Politik obwalten. In Handelssachen pflegt sonst das Kabinet

von St. James das getreue Organ des Nationalwillens zu sein, und das Eigeninteresse auf allen Punkten der Welt mit Umsicht zu verfolgen und mit Nachdruck voranzustellen. Es mufs ihm Alles daran gelegen sein, dafs der direkte und Zwischenhandel mit den Ostseeländern, besonders mit Rufsland, wohin er durch eine eigne Gesellschaft betrieben wird, wenigstens unverändert erhalten bleibe, dafs er insbesondre vor jeder neuen Konkurrenz geschützt werde. Unter diesen Konkurrenzen ist offenbar die preufsische, resp. deutsche, die gefährlichste und drohendste. Denn in demselben Grade, als die englische Schifffahrt in der Ostsee abnehmen würde, würde die preufsische Schifffahrt zunehmen. England kennt recht wohl die seemännische Fähigkeit der deutschen Küstenbewohner, ihren Unternehmungsgeist, ihr Ausdauern und Fortschreiten selbst bei schwieriger, undankbarer Lage und die mannigfach natürlichen Vortheile für den Schiffsbau in den Ostseehäfen, England kennt nicht minder den Drang, der in neuester Zeit den deutschen Volksgeist wieder den Meeren zuführt, und das Erwachen eines politischen Ehrgeizes, der im Verhältnifs zu seiner Kraft und Bedeutung gebürenden Antheil verlangt an der Weltherrschaft; England erkennt aber zugleich und am besten, wie das wesentlichste und fast unübersteigliche Hindernifs für den Aufschwung des deutschen Seehandels in der Fortdauer des Sundzolls beruht, wenigstens so lang, bis nicht die Küste der Nordsee in den Zollverein aufgenommen sein wird. Gerade der überseeische Verkehr und der direkte Bezug aus den Erzeugungsländern wollen sich über die Ostseehäfen noch lange nicht zu dem Umfang erheben, als man doch billiger und natürlicher Weise erwarten sollte — mit Betracht auf das grofse Marktgebiet des deutschen Zollvereins, welcher bis jetzt von dieser Seite her die einzig unmittelbare Verbindung mit den transatlantischen Ländern unterhält. Sind wir auch weit entfernt, das südliche und mittlere Deutschland von ihren natürlichen Verkehrswegen des Rheines, der Weser und der Elbe abzuziehen und ihre Aus- und Einfuhr, der Ostseeschifffahrt zu lieb, auf das Odergebiet zu leiten, so bleibt doch auch letzteres

zu bedenken. Ihm gehören so gewerb- und produktenreiche Provinzen an, dafs es sich wohl verlohnte, ihnen unbehinderte Absatzwege zu schaffen und den ihnen so nah gelegten und natürlich zugewiesenen Seeverkehr von dem schwersten Druck zu befreien und gegen fremde Willkür und Zurücksetzung zu schützen. Sind auch Handel und Schifffahrt in den preufsischen Häfen seit den letzten zehn Jahren ansehnlich gewachsen, so ergiebt sich daraus nur die Berechnung, um wie viel weiter sie ohne Sundzoll und mit dem Schutz einer Navigationsakte würden gekommen sein. Die direkte Verbindung mit dem für die Einfuhr wichtigsten Lande, mit Amerika, ist bis jetzt nur sehr mangelhaft und klein an Zahl gewesen. Von den 220 Schiffen Stettins gehen kaum 20 über die europäischen Meere hinaus, und wie grofs auch immer ihre Einfuhr von Kolonialwaaren ist, sie holen dieselben zum allergröfsten Theil von den englischen Märkten.

Es würde uns zu weit ab und in ein andres Gebiet führen, wollten wir uns in die Fragen über Schifffahrtsgesetzgebung, Schutz der Flagge, und Begünstigung der direkten Fahrt vermittelst Differentialzölle tiefer einlassen. Allein wir mufsten darauf deuten, um den eigenthümlichen Standpunkt zu bezeichnen, auf welchen in der Sundfrage die englische Politik von vielen Seiten und — man mufs es gestehen — nicht ohne grofsen Schein der Wahrheit, gestellt wird. Gegen den Gewinn, den England damit macht, dafs es die Konkurrenz der deutschen Schifffahrt möglichst erschwert und niederhält, mag der seinem Handel und seiner Rhederei durch den Sundzoll erwachsende Schaden als untergeordnet angesehen werden. Ist so viel gewifs, dafs die Erstarkung und Fortbildung des Zollvereins zu einem organisch geordneten Handelsstaat, und die Benutzung seiner gesammten natürlichen Hülfsquellen kein in England willkommenes Ereignifs sein kann, so liegt es dem Eigeninteresse und der Selbsthülfe sehr nahe, nicht nur Nichts zu thun, was den Eintritt jenes Ereignisses befördere, sondern vielmehr Alles zu thun, was ihn abwenden oder doch aufzuschieben vermag. Ohne daher gerade in blinde Anglophobie

zu verfallen, ist es doch wohl erlaubt und gerechtfertigt, der von England gegen den Zollverein eingehaltenen Politik mit äufserster Vorsicht zu folgen, und sie nicht frei von arrière-pensées selbst bei Fragen hinzunehmen, die, wie der Sundzoll, für das erste Ansehn nicht das Geringste damit zu schaffen haben und die Verkehrsfreiheit aller betheiligten Völker gleich bedrücken.

Nimmt man einen solchen Gesichtspunkt der höhern Politik, so wird durch einen andern Grund, als Nachläfsigkeit und Unkenntnifs, die Nachsicht und Liberalität erklärt, womit bei den Verhandlungen von London und Helsingör, Lord Palmerston die dänischen Ansprüche behandelte. Ohne dergestalt tiefere Motive, wäre sicherlich ein, dem dänischen Vortheil minder günstiger Vertrag zu Stand gekommen. Wenn die Sachlage bleibt, wie sie ist, und nicht andere Umstände eintreten, so fragt sich, ob England geneigt sein wird, nach Ablauf der zehnjährigen Wirksamkeit der Verträge von 1841 grofse Aenderungen darin vorzunehmen. Die durch den Sundzoll besonders verletzte Klasse von Kaufleuten und Rhedern wird es an neuen und dringenden Beschwerden nicht fehlen lassen, aber es ist zu zweifeln, ob das Kabinet, wenn es in der Angelegenheit höhere Tendenzen verfolgt, als dem Einzelinteresse zu genügen, darauf eingehen wird. Nach der Stärke, womit sich 1841 die öffentliche Meinung aussprach, und die Debatte im Parlament geführt wurde, hätte man auch andere Resultate erwarten dürfen. Auf den Fall jedoch, dafs bis 1851 die deutsche Nordseeküste dem Zollverein beigetreten, desgleichen der deutschen Schifffahrt einiger Schutz zugewendet und die englische Navigationsakte mit angemefsener Repressalie erwidert sein sollte, wird sich auch für den Sundzoll die rechte Basis der Unterhandlung gefunden haben.

In entgegengesetzter Weise und mit jährlich steigendem Einflufs tritt Amerika, treten besonders die Vereinigten Staaten von Nordamerika in der Sundfrage auf. Ihnen mufs daran liegen, mit dem in merkantilischer, wie politischer Hinsicht neutralsten Land Europas, mit Deutschland in möglichst nahe, unge-

hinderte Verbindung zu treten. Auf der einen Seite keine Kolonien und doch grofse Nachfrage nach Kolonialprodukten, auf der andern eine erst entstehende und zu ihrer ganzen Ausbildung noch lange Zeit bedürfende Manufakturkraft, können sich mit gegenseitigem Vortheil aushelfen und ergänzen. Wenn beide Mächte im Stande sind sich zu verstehen und aus ein und derselben Triebfeder zu handeln, so wird sich der Welthandel ihrem folgenreichen Einflufs nicht entziehen können. Amerika wird am besten die maritime Uebermacht Englands bekämpfen, wenn es die Fesseln löst, welche diese Uebermacht anderen Ländern angelegt hat. Bereits behauptet die amerikanische Marine einen Achtung gebietenden Rang, so dafs es im Nothfall dem Recht nicht an dem materiellen Nachdruck fehlen wird. Nicht nur die Suprematie der Vereinigten Staaten über die neue Welt ist als unzweifelhaft anzunehmen, sondern auch bei der reifsend schnellen Zunahme aller Hülfsquellen, die ein Volk zahlreich, machtvoll und thatkräftig machen, zu erwarten, dafs die alte Welt davon verspüre und im Rath der fünf grofsen Mächte sich eine sechste Stimme und nicht an der letzten Stelle erhebe. Die Sundfrage, als eine Frage des allgemeinen Völker- und Seerechts, giebt den Vereinigten Staaten einen sehr nahen Anlafs zu Uebernahme einer handelnden Rolle. Ihre Schifffahrt nach der Ostsee wächst mit jedem Jahre an Zahl und Bedeutung, und nur der Sundzoll ist Schuld, wenn sie nicht zu derjenigen Ausdehnung gelangt, wozu sie durch ihre Thätigkeit, ebenso als durch natürlichen Beruf berechtigt wäre. Denn gerade bei den Hauptgegenständen der amerikanischen Zufuhr, bei Reis, Tabak und Baumwolle (s. S. 74 flg.) sind die Zölle ebenso exorbitant, als vertragswidrig. Noch gröfsere Bedeutung mufs dieser Umstand auf den Fall erhalten, wenn der zwischen dem deutschen Zollverein und den Vereinigten Staaten von Nordamerika vorbereitete Handelsvertrag früher oder später zu Stand kommen sollte. Ohne eine Aufhebung oder doch angemessene Herabsetzung jener Tarifsätze würden die Amerikaner aus der, ihren Produkten in preufsischen Häfen bewilligten Vergünstigung nur

einen sehr eingeschränkten und ungenügenden Nutzen ziehen können. Aus diesem Allen geht hervor, dafs Amerika wohl berufen und befähigt ist, bei der Regulirung des Sundzolls eine leitende Rolle zu übernehmen. Dabei hat die Regierung der Vereinigten Staaten durch ihre Verfassung und frühere Geschichte den Vortheil einer ungleich freiern Handlungsweise in der ganzen Sache, und ist, wie wir im historischen Theil (S. 55) erzählten, bereits energisch aufgetreten. Die öffentliche Meinung jenseits des Atlantischen ist entschieden gegen den Sundzoll und wird sich bei der ersten Gelegenheit wohl geltend zu machen wissen. Diese Gelegenheit bietet sich insofern leicht und schnell dar, als der jetzige Handelsvertrag Dänemarks mit den Vereinigten Staaten auf einjährige Frist aufkündbar ist. Wenn es gelingt, die nationale Aufmerksamkeit auf die Frage zu lenken und dadurch das Kabinet von Washington zu neuer Theilnahme anzuregen, so wird dasselbe einen Weg einschlagen, der zum Ziele führt. Wenn Deutschland nicht die Initiative ergreifen will, so möge es die Vortheile einer solchen Konstellation wahrnehmen, und die Gemeinschaft des Interesses zu einer Gemeinschaft des Handelns erhöhen, welche noch in andrer Hinsicht Früchte tragen kann.

Frankreich ist der Konvention von London und Helsingör nicht ausdrücklich beigetreten, hat aber darauf insoweit ein Recht, als es zu den Ländern gehört, welche den meist begünstigten gleich gesetzt sind. Sein Handelsinteresse wird übrigens durch die übermäfsigen Weinzölle in einem wesentlichen Ausfuhrartikel schwer verletzt und es läfst sich demnach erwarten, dafs es einer Aufhebung oder Ermäfsigung derselben nicht entgegen sein werde. Sollte der freie Seeverkehr zunächst der deutschen Marine zu Besten kommen, sollte er selbst mit Zeiten bis zur Aufstellung einer deutschen Flotte führen, so wird weder Frankreich, noch ein andrer der kontinentalen Seestaaten daran besonders Aergernifs nehmen. Ein Bundesgenosse mehr gegen die brittische Uebermacht kann nur um so willkommener sein, wenn die Meinung begründet ist, wonach Frankreich mit dem Plan umgeht, unter

seinem Protektorat die Flaggen der Neutralen zu vereinen. Da zumal das dänische Einkommen leicht zu Geld anzuschlagen und damit abzufinden ist, da die Aufhebung des Sundzolls ohne alle Störung des europäischen Gleichgewichts vor sich gehen kann und dadurch alle Völker, die den Handel ohne Hintergedanken treiben, nur gewinnen müssen, so werden Frankreich und die übrigen jenseits des Sunds gelegenen Seestaaten sich am wenigsten einem billigen Arrangement widersetzen.

Von den diesseits der Meerengen gelegenen Ländern empfindet Schweden die materiellen Nachtheile weniger, indem sein zweiter Handelsplatz Gothenburg aufserhalb des Sundes liegt und damit ein grofser Theil seiner Aus- und Einfuhr vom Zoll verschont bleiben kann. Insofern ist Schweden besser gestellt, als die übrigen Ostseeländer, trägt aber immer noch Last genug, um wünschen und streben zu dürfen, dafs es sich davon auf irgend eine Weise losmache. Zugleich liegt speziell für Schweden in dem Sundzoll eine politische Ehrenkränkung, welche die Würde und Eigenmacht eines unabhängigen, selbstständigen Staates zurücksetzt und beeinträchtigt. Denn es wird wohl nicht umhin können, der vergangenen Freiheiten zu gedenken und damit die Gegenwart zu vergleichen, wo sein Souveränitätsrecht auf das eine der Sundufer dem vermeintlichen Hoheitsrechte Dänemarks untergeordnet und tributpflichtig erscheint. Darin liegt offenbar etwas Drückendes, zumal für eine so ehrgeizige Politik, als die schwedische von jeher war. Als daher 1839 Schweden durch seine Reklamationen gewissermafsen das Signal zur Aufnahme der Sunddebatten gab, war man wohl berechtigt zu der Hoffnung, dafs es durch seine Theilnahme an den Londoner Verträgen bessere Resultate für sich erzielen würde, als doch geschehen ist. Wie nun aber die Verträge von 1841 in Schweden noch weniger Zufriedenheit finden, als in England, steht zu erwarten, dafs dieselben freiwillig schwedischerseits nicht wieder erneuert werden. Bis dahin hat man sich freilich die Hände gebunden, allein dafs man auch in Schweden auf Mittel und Wege denkt, den Sundzoll abzuwerfen

beweist der daselbst gefafste und anderen Regierungen mitgetheilte Entwurf zur Anlage eines Kanals längs der Küste von Schonen, wodurch Helsingör soll umgangen werden.

Was Rufsland anbelangt, so sollte der gesunde Verstand und die ganz gewöhnliche Urtheilskraft nichts Anderes vermuthen, als dafs die sonst mit grofser Thatkraft ausgerüstete Regierung mit allem verfügbaren Nachdruck dahin arbeite, dem bei Weitem gröfsern Theil des Reichs die einzige Strafse für seinen Verkehr mit der civilisirten Welt, von so schädlichen Beschwerden, Abgaben und Hindernissen frei zu machen. Wie sehr auch die moskowitische Politik ihre Aufgabe im Orient sucht, so wird doch die bei Weitem gröfsere, dem Norden angehörige Hälfte der Monarchie mit den beiden Hauptstädten für den Absatz ihrer Produkte sowohl, als für die Einfuhr ihrer Bedürfnisse den Weg über die Ostsee und die Verbindung mit der Nordsee durch den Sund und die Belte zu keiner Zeit entbehren können. Zwar wird der rufsische Handel insofern weniger benachtheiligt, als der andrer Völker, weil er keine Konkurrenz erleidet und sich nur in den Händen weniger Grofshändler befindet, die es ganz in ihrer Macht haben, den Sundzoll auf ihre Abnehmer zu wälzen. Allein ist die Wirkung nicht noch verderblicher, wenn auf diese Weise die Konsumenten für ihre nothwendigsten Bedürfnisse mit einer indirekten Abgabe besteuert werden? Wenn daher auch die kleine Minorität der russischen Handelsherrn ein egoistisches Stillschweigen über den Sundzoll beobachtet, so sollte die grofse Mehrzahl der Konsumenten ein um so dringenderes Interesse haben zu reden und laut zu reden. Allein einmal sind sie in einem Zustand, der ihnen nicht erlaubt, sich über ihre Interessen zu unterrichten, und dann fehlen ihnen die Mittel, sie geltend zu machen. Auch auf die russische Rhederei wirkt der Sundzoll nachtheilig. Obgleich dieselbe an Bedeutung und Umfang der deutschen weit nachsteht, was theils in klimatischen Verhältnissen — über die Hälfte des Jahres ein zugefrornes Meer — theils in der schwachen Bevölkerung der Küste und ihrer öden Strecken, theils auch

in der seemännischen Inferiorität der Russen, seine Gründe hat, so könnte sie doch immer ein Mehres leisten, als sie bis jetzt im Stande war.

Nach solchen Umständen zu urtheilen, scheinen in Petersburg die politischen Konsequenzen der Sundfrage höher angeschlagen zu werden, als die materiellen. Indem Rufsland die nächsten Interessen seiner Unterthanen und den Nationalwohlstand blos gibt, sie darben und verwelken läfst, indem es in Kopenhagen mit einer auffallenden Schonung und Zurückhaltung auftritt, ja, indem es fast die Miene eines Protektors annimmt, müssen sehr grofsartige Zwecke in Aussicht stehen, um jene Opfer zu rechtfertigen. Wie weit dieselben mit den Eventualitäten zusammenhängen, die das Aussterben des männlichen Regentenstammes in Dänemark und die veränderte Erbfolge in den Herzogthümern nach sich ziehen können, wollen wir hier nicht weiter untersuchen. Desgleichen bleibe dahin gestellt, ob man in Petersburg den Machtaufschwung Preufsens, resp. Deutschlands, mit günstigem Auge verfolge und geneigt sei, von seiner Seite dazu beizutragen, oder ob man sich lieber selbst Nachtheile zu erhalten, statt sie zu entfernen suche, um nur nicht in den Vortheilen von einer Macht überflügelt zu werden, die am liebsten zerstückelt, uneins, schwach, behindert und verlegen gesehen wird. Allerdings ist nicht ganz zu läugnen, dafs durch die, wenn gleich jetzt aufgelöste Heirath des Prinzen von Hessen mit einer rufsischen Grofsfürstin Vermuthungen eigner Art nah gelegt waren und mancherlei moralische Beweise dafür angeführt wurden. Nichts ist übrigens weniger unwahrscheinlich, als dafs man die Nothwendigkeit rufsischen Schutzes Dänemark darum fühlbar macht, um durch dasselbe die Schlüssel der Ostsee in den Händen zu behalten. Insofern mag es Rufsland sehr erwünscht sein, dafs der Sundzoll, dieser schwache Punkt Dänemarks fortbestehe, und jemehr Dänemark darüber angefeindet wird, desto unentbehrlicher wird sich Rufsland zu machen wissen. In dieser Beziehung hat England ein ganz entgegengesetztes

Interesse. Ist der Sundzoll einmal beseitigt, so ist Dänemark um so viel unabhängiger in der Wahl seiner Allianzen.

Wir geben diese Sätze nur als Andeutungen und Konjunkturen. Aeufserlich ist die Rolle, welche Rufsland bei der Sundfrage gespielt hat, eine ganz einfache, rein passive oder vielmehr gar keine gewesen. Es hat sich gar nicht um die Sache bekümmert und sie ruhig ihres Weges gehen lassen. Wir haben oben S. 47 die Aufforderung erzählt, welche man preufsischer Seits versuchte, um Rufsland für den Plan einer Ablösung des Zolls zu gewinnen, und gesehen, wie hauptsächlich durch seinen Mangel an Theilnahme der gute Augenblick verstrich und dadurch der Plan zusammenfiel. Alles, was das Petersburger Kabinet neuerdings äufserlich erkennbar vorgenommen hat, war, dafs es sich beeilte, die Verträge von 1841 formell und speziell anzunehmen — was es gar nicht nöthig hatte — und dem Sundzolldirektor einen Orden in Brillanten zu verehren.

Preufsen, das bei Befolgung einer natürlichen und geraden Politik in der Sundfrage gemeinschaftliche Sache mit Rufsland machen sollte, ist somit isolirt und genöthigt seinen eignen Weg zu gehen. Der Druck des Sundzolls auf die preufsischen Häfen ist zwar zu allen Zeiten beklagt worden, allein erst seitdem durch Bildung des deutschen Zollvereins ein so mächtiger Aufschwung der deutschen Produktion und ein so lebhafter Drang nach der Theilnahme am Welthandel eingetreten sind, erst seitdem hat sich dem Sundzoll ein gewisses Nationalinteresse zugewendet. Man erkennt wohl, dafs in ihm das hauptsächliche Hindernifs beruht gebürenden Antheil an der grofsen Schifffahrt zu nehmen, und insbesondere den direkten Verkehr auf die transatlantischen Länder auszudehnen. Die preufsische Handelsmarine ist im Verhältnifs zu dem Territorium, worauf sie sich bewegt, bereits ansehnlich, und es liegt weder an ihrem Unternehmungsgeist, noch an ihrer innern Fähigkeit, wenn sie in der überseeischen Schifffahrt noch zurücksteht und sich zunächst auf die europäischen Meere beschränkt. Selbst, wenn die Nordseestaaten dem

Zollverein angehörten, würde der Sundzoll noch immer die ganze Entwicklung der deutschen Seemacht aufhalten und schwächen, wie aber dermalen der Zollverein noch keine andere Küste hat, als die Ostsee, ist der Sundzoll der Riegel an der Gefängnifs-thüre. Er übt seinen Druck nicht allein speziell auf den Ostsee-verkehr, sondern im Allgemeinen auf das ganze Zollvereinsgebiet, dessen Produktion er vermindert, dessen Handelswege er beschwert, und gegen die anderer Länder in die gröfsten Nachtheile versetzt.

Daraus motivirt sich denn hinreichend die oberste Theilnahme, welche jetzt Preufsen, resp. das ganze Deutschland, an der Sundfrage nimmt. Wenn dasselbe in früheren Jahrhunderten nur eine sehr untergeordnete Rolle dabei spielte, so trug daran die heillose Zersplitterung und Niederlage seiner Zustände, seine politische Ohnmacht und merkantilische Inferiorität die Schuld. Wie sich die Dinge aber jetzt zu ändern die Aussicht haben, wie ein nationales Bewufstsein erwacht, und damit Anstalten entstehen, um es geltend zu machen, so mufs Deutschland mit desto verdoppelter Stärke auf den Schauplätzen seiner künftigen Wirksamkeit auftreten, je mehr das Ausland es davon fern zu halten und zu verdrängen sich bemüht. Wenn das deutsche Nationalleben nicht in seinem ersten Keime wieder ersticken soll, so liegt ihm unter anderen Berufspflichten ob, auch die Sundfrage einer befriedigenden Lösung zuzuführen. Was vor drei bis vierhundert Jahren der hanseatische Städtebund vermochte, sollte jetzt dem vereinigten Vaterland unmöglich werden?

Preufsen, das durch seine geographische, nicht minder als politische Lage zunächst handelnd auftreten mufs, übernimmt damit zu gleicher Zeit die Vertretung der gesammten deutschen Interessen. Vielleicht giebt es dermalen kaum einen Gegenstand, wobei weniger Bedenken und Nebenrücksichten obwalten, wo sich in die Wagschale der guten Sache noch das Vollgewicht der öffentlichen Meinung und des patriotischen Beifalls aller Parteien legen läfst, und wo eine herrlichere Gelegenheit gegeben ist, das Aus-

land von der wirklichen Einheit und Thatkraft der Fürsten und Volksstämme zu überzeugen. Der Kampf, wozu Deutschland von Dänemark herausgefordert worden ist, hat sich im Laufe der letzten Jahre von einer Streitfrage des partikulären Staatsrechts zu einer Nationalangelegenheit aufgeschwungen, wobei es auf die Integrität des deutschen Gebietes selbst ankommt. Die Anmafsung der „natürlichen Gränzen" ist gewissermafsen vom Rhein auf die Eider übergegangen und jene mafslosen Umtriebe des Dänenthums stehen der französischen Propaganda in keiner Hinsicht nach. Solcher Zustand der Dinge legt auch der Sundfrage eine gröfsere Bedeutung bei und erhebt sie über das gewöhnliche Niveau diplomatischer Verhandlung.

Deshalb ist es nicht genug, dafs Deutschland an den allgemeinen Verhandlungen über den Sundzoll sich betheilige, es mufs die Leitung davon übernehmen, es mufs, wenn erforderlich, allein dabei ausharren und damit durchdringen. Denn es handelt sich im Augenmerk einer höhern Staatskunst weniger um den Geldtribut und die Belastung einzelner Waarenartikel, als vielmehr um die Lebensfrage des deutschen Handels, ob man ihm endlich freien Aus- und Eingang und die ersten Bedingungen gewähren will, ohne welche von seiner Konkurrenz bei dem Welthandel überhaupt keine Rede sein kann. Wenn die eigne Ueberzeugung nicht hinreicht, so sollte die fremde Politik wohl im Stand sein, den Sundzoll gerade mit Rücksicht auf die eben angegebenen Tendenzen in sein rechtes Licht zu setzen, und darthun, wie man an gewissen Orten sich lieber ein Uebel gefallen läfst, als durch seine Entfernung neue und gröfsere Gefahren herbeizieht.

Preufsen wird, wenn es ernstlich wollen und sich zu energischem Handeln entschliefsen kann, an Nordamerika gewifs die eifrigste Genossenschaft finden, und es verlohnte wohl der Mühe mit dem Kabinet von Washington darüber in Berathung zu treten. Auch glauben wir, dafs keine Regierung offnen Widerstand gegen eine Reform oder Aufhebung des Sundzolls versuchen, dafs vielmehr die grofse Mehrzahl unbedingt beitreten werde. Die Ein-

führung einer deutschen Seemacht wird wesentlich beitragen, um ein Gleichgewicht gegen die maritime Suprematie Englands zu bilden. Daran verzagen und solches Beginnen als unbesonnen, allzu schwer und fern, oder gar als unausführbar bezeichnen, hat keinen andern Grund, als den Mangel an Muth, Wille und Thatkraft, der unsere Zeit charakterisirt und alle ihre Intelligenz und materielle Kraft lähmt und unfruchtbar läfst. Deutschland allein wird England freilich nicht die Spitze bieten, dagegen wird die mit Frankreich zu vereinigende Handels- und Kriegsmarine Belgiens, Hollands, Schwedens, der deutschen und italienischen Staaten, sowie Spaniens und Portugals, eine sehr achtungswerthe und einflufsreiche Seemacht darzustellen im Stande sein. Dieser Plan einer „kontinentalen Vereinsflotte" ist durchaus keine Chimäre, sondern wird, wenn auch im Stillen und zuerst in mehr beschränkter Weise, zur Ausführung vorbereitet. Englands weitsichtige Politik hat die Gefahr wohl erkannt und es heifst ihrer Klugheit und Thätigkeit alle Ehre widerfahren lassen, wenn man keine Hülfe zu gering, keine Spur für zu schwach anschlägt, die sie nicht benutzen, die sie nicht verfolgen sollte. Die deutsche Handelsmarine, eingerechnet die Länder des deutschen Bundes, ist der Zahl nach die dritte in der Welt, aber da ihr gemeinschaftliche Häfen, zusammenhängende Schifffahrt, überhaupt politische und merkantilische Einheit fehlen, so fehlen ihr auch der verhältnifsmäfsige Einflufs und die gesicherte Stellung. Westen und Osten sind von einander geschieden und nur letzterer, an Werth geringer, bietet seine Küste dem unmittelbaren Gebrauch eines grofsen und einigen Handelsstaates dar. Der Westen, ungleich wichtiger durch die Nordsee und die dahin ausmündenden grofsen Ströme hat bis jetzt seinen Beitritt zu dem Zollverband beharrlich verweigert, und dadurch die Entwickelung einer selbstständigen deutschen Seemacht einzig und allein zurückgehalten. „So lang England, Hannover und die Hansestädte aufser dem Zollverein halten, so lang es die Vereinigung der Ost- und Nordsee hintertreiben kann, so lang hat es weiter Nichts zu thun, als die

Rhederei der Ostseehäfen zu lähmen, um nicht blos die Entstehung einer äufsern Handelsmacht, sondern auch die einer Kriegsflotte in seinen Händen zu haben, denn eine bedeutende Flotte für die Rhedereien der Ostseehäfen zu halten, wäre Unsinn. Indem diese daher durch den Sundzoll niedergehalten werden, wird so recht der Lebenskeim der deutschen Kriegsflotte angegriffen, Dasjenige, was sie entstehen lassen sollte, das wahre Bedürfnifs einer Seemacht für Deutschland; und auf diese Weise wird der gefährliche Gegner der englischen Suprematie an der Wurzel selber getroffen.“*)

Wir haben das englische Interesse bei dem Sundzoll noch einmal berührt und wohl für Alle, die nicht ganz unzugänglich sind für die Erkenntnifs der englischen Handelspolitik, dermafsen motivirt, dafs kein Zweifel mehr obwalten kann über die Nothwehr, worin sich die anderen Länder und zumal Deutschland dem Sundzoll gegenüber versetzt sehen. Es fragt sich nun, in welcher Weise und durch welche Mittel in Friedenszeiten das Arrangement über die Sundzölle zu Stand zu bringen sein werde.

Die Verträge von London und Helsingör laufen mit dem Jahr 1851 ab. Vor diesem Zeitpunkt können weder England noch Schweden, auch wenn sie wollten, einseitig verfahren. Auch dürfte vorher keine allgemein genügende, dauerhafte Entscheidung zu treffen sein. Von Seiten Dänemarks läfst sich schwerlich irgend eine Bereitwilligkeit eher verlangen, als bis die Noth dazu gekommen ist. Zwar ist es rechtlich ungebunden, neue Abkommen mit anderen Staaten zu schliefsen, allein dieselben würden nur auf den Fall möglich sein, dafs sie günstigere Bedingungen enthielten, als die Verträge von 1841.

Auch beweisen die mit Preufsen neuerdings abgebrochenen Verhandlungen, wie wenig Werth auf solche Hoffnung zu legen sei, selbst wenn die Anerbieten so vortheilhaft sind, als sie von

*) S. den vortrefflichen Aufsatz „der Sundzoll“ in der Augsb. Allg. Zeitung in Nr. 88 und 89. d. Jahres.

der preufsischen Regierung gestellt wurden. Dänemarks Politik ist von jeher gewesen, den status quo zu erhalten. Dänemark scheut Nichts mehr, als eine auf festes Prinzip und System begründete Reform, die wenn auch finanziell annehmbar, doch der Willkür, dem Mifsbrauch und den sogenannten alten Observanzen ein entschiedenes Ende bereitete.

Es liefse sich zwar einwenden, dafs die Verträge von London und Helsingör auf einfache Art dadurch verlängert werden können, dafs Seitens des Kontrahenten keine Aufkündigung erfolgt. Allein davon ist Schweden zuerst auszunehmen, das freiwillig kaum gesonnen sein wird, den Vertrag in der alten Weise fortzusetzen, und selbst von England ist wenigstens abzuwarten, ob es nicht bis dahin, bei veränderten Umständen, wie z. B. nach etwa erfolgtem Anschlufs der Hansestädte an den Zollverein, seinen Sinn gewechselt haben dürfte. Jedenfalls bietet der Zeitpunkt, wo die Verträge ablaufen, den geeignetsten Anlafs zum Wiederbeginn diplomatischer Verhandlungen.

Wir glauben indefs, dafs dieselben nicht mit einer oder zwei Regierungen zu führen, sondern zum Gegenstande eines Kongresses zu machen seien, der von allen dabei interessirten Staaten beschickt werde. Wohl aber mag es einer Regierung zustehen, dafür die vorbereitenden Maafsregeln zu treffen und der Angelegenheit diese Wendung zu geben. Warum sollte sich nicht gerade Preufsen der Aufgabe unterziehen? Es hat erfahren, wie wenig es allein und auf gütlichem Wege in Kopenhagen auszurichten vermag, wie nach seiner eigenen Aeufserung Dänemark in der Sundfrage nicht den Forderungen einer aufgeklärten Politik, sondern nur der zwingenden Kraft äufserer Umstände und thatsächlicher Schwierigkeiten nachzugeben geneigt sei. Preufsen — wie wir zum Schlufs anführen werden — hat, wenn es will, die Mittel bei der Hand, um Dänemark in eine solche Situation zu versetzen, und wenn solche eintreten sollte, so wird Dänemark gewifs selbst geneigt sein, die Vermittelung eines europäischen Kongresses anzunehmen. Dafs dabei Recht und Billigkeit wieder

zu kurz kommen, ist kaum zu befürchten, es müfsten denn Preussen und die anderen mit ihm verbundenen Staaten das Vortheilhafte ihrer Stellung sehr mifskennen oder zu wenig nutzen. Freilich setzen wir voraus, dafs jener Zwang der äufsern Umstände und thatsächlichen Schwierigkeiten so intensiv sein werde, dafs Dänemark mit keiner seiner üblichen Ausflüchte mehr durchzukommen vermöge.

Wenn also nach Ablauf der Verträge von London und Helsingör die betheiligten Mächte dahin zu bringen sind, durch gemeinsamen Beschlufs über die Zukunft des Sundzolls zu bestimmen, so wird der dafür berufene Kongrefs eine zwiefache Aufgabe haben, entweder

1) die Zollerhebung durch zeitliches Uebereinkommen mit Dänemark gegen Entschädigung ganz aufhören zu lassen,

oder

2) sie doch wenigstens auf einen zeitgemäfsen, die künftige Aufhebung vorbereitenden Fufs zu setzen.

Was die Ablösung des Sundzolls betrifft, so ist sie ohne Schaden und Opfer für beide Theile ausführbar. Als das wiederholte und nachdrückliche Andringen mehrer betheiligten Mächte, insbesondere Preufsens, der dänischen Regierung die Nothwendigkeit umfassender Konzessionen und die Unmöglichkeit einer längern Aufrechthaltung seines damaligen Systems klar gemacht hatte, trat sie (s. d. Nähere im historischen Theil, S. 47 flg.) selbst im Jahr 1839 mit Vorschlägen zu einer Ablösung hervor, wonach die Ostseestaaten die Entschädigung Dänemarks nach Verhältnifs des Beitrags ihres Handels zu den Sundzolleinnahmen übernehmen sollten. Obgleich bald darauf die Verhandlungen mit England und Schweden begonnen, so liefs Dänemark dennoch Preufsen gegenüber das Ablösungsprojekt keineswegs fallen, sondern eröffnete vielmehr dem Berliner Kabinet die bestimmte Aussicht, nach Beseitigung der Tarifstreitigkeiten auf die Ablösung zurückzukommen,

und suchte es dadurch hauptsächlich von seiner Theilnahme an den London-Helsingörer Verhandlungen abzuhalten.

Indem Dänemark selbst die Ablösung des Sundzolls in Vorschlag brachte, hat es sich damit stillschweigend der Einreden gegen seine Ausführbarkeit begeben. Genau betrachtet, giebt es auch keine vernünftige Einrede dagegen; Alles, worauf es bei der Ausführung ankommt, ist die Uebereinstimmung herbeizuführen.

Die Basis der Ablösung kann nur die sein, dafs die Ostseestaaten, also Preufsen, Schweden, Rufsland, Mecklenburg, Lübeck und Dänemark selbst die Entschädigung übernehmen, und dabei nach demjenigen Mafsstab konkurriren, welcher sich aus dem Verhältnifs ergiebt, in welcher der Handel der genannten Länder, d. h. die sämmtlichen übersundischen Importen und Exporten derselben, ohne Unterschied der Flagge, unter der sie durch den Sund geführt werden, jetzt zu der Gesammteinnahme des Zolles beiträgt.

Eine Ablösung, welcher die Theilnahme der verschiedenen Flaggen unterlegt wird, erscheint uns, wo nicht unausführbar, doch mit grofsen Schwierigkeiten verknüpft. Und zwar aus drei Gründen. Einmal, weil dies eine Vereinigung fast aller handeltreibenden Nationen voraussetzen würde, auch derer, die nur selten und mit wenigen Schiffen den Sund befahren, und eine gleiche und billige Ausrechnung der betreffenden Antheile äufserst peinlich wäre und wahrscheinlich Niemanden befriedigte. Sodann, weil das materielle Interesse bei Ablösung des Sundzolls sich nicht im Verhältnifs bewegt mit der Theilnahme der Flaggen am Ostseehandel. Zuletzt, weil die aufsersundischen Staaten auch kein Mittel haben würden, sich das weit über ihr Interesse hinausgehende Opfer anderer Orten ersetzen zu lassen; während die Ostseestaaten es in ihrer Gewalt haben, sich durch Erhebung einer Abgabe in ihren eigenen Häfen schadlos zu halten.

Ist demnach so viel entschieden, dafs die Ablösung des Sundzolls durch die Ostseestaaten geschehen soll, so handelt es sich

weiter um die Frage, wie ist das Verhältnifs ihrer Theilnahme zu bestimmen?

Das Mittel und der Weg, darüber einen offiziellen Aufschlufs und unfehlbaren Mafsstab zu erhalten, ist leicht und kurz. Es bedarf dazu nur der Einsicht in die Bücher der Sundzollkammer. Dieselben enthalten seit langen Jahren das Verzeichnifs aller den Sund passirenden Schiffe mit der genausten Angabe der Oerter, woher sie kommen und wohin sie gehen. Aus ihnen mufs sich also bis auf die kleinste, wie höchste Zahl der Antheil berechnen lassen, den jeder Ostseestaat vermittelst seiner Häfen an den Importen und Exporten des Sundes, sowie deren Verzollung genommen hat und noch nimmt. Bestimmte Data liegen allerdings bis jetzt darum noch nicht vor, weil keine Anwendung von ihnen zu machen war. Die Schiffsregister, welche jährlich veröffentlicht werden, sind nach den Flaggen abgetheilt und enthalten keine Angaben über die Gröfse und Bestimmung ihrer Ladung. Uebrigens huldigt Dänemark bei dem Sundzoll so wenig als möglich dem Prinzip der Oeffentlichkeit und macht davon nicht mehr bekannt, als unumgänglich Noth thut. Wir können jedoch, ohne sehr weit fehlzugreifen, annehmen, dafs

der Handel Rufslands durch den Sund mehr als die Hälfte der ganzen Sundzollsumme liefert, wahrscheinlich . , ...	gegen	55 bis 58 Prozent
der Handel Preufsens etwas mehr als ein Viertel	-	25 - 27 -
der Handel Schwedens . .	-	27 Prozent
der Handel Dänemarks . .	-	5 -
der Handel Mecklenburgs .	-	2 -
der Handel Lübecks	kaum	1 -

Nimmt man nun an, dafs die Nettoeinnahme Dänemarks im Durchschnitt der letzten Jahre sich auf etwa zwei Millionen Reichsbankthaler = 1 Million 500,000 Thaler pr. Cour. belaufen habe, so würde freilich Rufsland eine Rente von nahe 1 Million 100,000 Reichsbankthlr. = 825,000 Thlr. pr. Cour. oder zu fünf

vom Hundert gerechnet, ein Kapital von 16½ Million Thaler — Preufsen eine Rente von etwa 400,000 Thlr. oder ein Kapital von acht Millionen beizutragen haben. Die übrigen Staaten nach Verhältnifs.

Dies sind allerdings sehr ansehnliche Summen, und an ihnen stellt sich recht die finanzielle Bedeutung des Sundzolls heraus. Jedoch fallen auch die Vortheile, die durch solches Opfer gewonnen werden, mit schwerem Gewicht in die andre Wagschale und sind in gehörigen Anschlag zu bringen. Zu den Vortheilen für die Ostseestaaten gehört die gänzliche Befreiung von einem Tribut, der auf das Gewerbwesen und den Verkehr ihrer Unterthanen einen organischen Druck ausübt, und sie nie und nimmer zur Entfaltung ihrer natürlichen Kräfte wird gelangen lassen. Zu den Vortheilen gehört es ferner, wenn der unberechenbare Schaden wegfällt, welchen jetzt die Rhederei in Folge des gezwungenen Aufenthalts der Schiffe erleidet. Denn wohl ist zu erwägen, dafs dadurch den zollenden Staaten der Sundzoll viel mehr kostet, als er Dänemark einbringt. Endlich ist damit, zumal für Preufsen, der Vortheil hergestellt, dafs es seinen politischen Einflufs ausdehnen und diejenigen Anstalten ungehindert ins Werk setzen kann, welche, wie z. B. eine Flotte, nöthig sind, um an dem Welthandel gebürenden Antheil zu nehmen. Die Ausgabe der Rente oder des Kapitals kann übrigens von den zahlungspflichtigen Staaten sehr leicht wieder eingebracht werden. Sie haben nur in ihren Häfen eine Abgabe einzuführen, welcher alle den Sund passirenden Schiffe unterliegen. Es handelt sich ja nicht darum, sogleich wieder zu seinem Geld zu gelangen. Wenn daher die Schiffsabgabe nur mäfsig ist, wird sie sich doch durch Vermehrung des Handels und eine genaue Erhebung, die alle Defraudation abschneidet, nach und nach zu einer Summe gestalten, die hinreicht, um die Rente zu mindern und mit der Zeit selbst das Kapital zu amortisiren.

Dagegen erscheinen dann wieder die Ablösungssummen zu hoch, wenn man überlegt, dafs der Berechnung und Vertheilung

der jetzige Zustand unterlegt ist, wo noch mancherlei vertragswidrige Abgaben bestehen, desgleichen, dafs die dadurch seit langer Zeit — nehmen wir für Preufsen nur das Jahr 1818, als das Jahr des mit Dänemark geschlossenen Handelsvertrags — benachtheiligten Städte und Häfen der Ostsee allen Ersatz für Das verlieren, was sie vertragswidrig, mithin indebite bezahlt haben. Weiter also kann auch die äufserste Nachsicht und Billigkeit nicht reichen, und man sollte glauben, Dänemark hätte bei nur weniger Erkenntnifs alle Ursache, mit beiden Händen zuzugreifen. Es möchten wohl einmal Zeiten und Umstände eintreten, wo eine so liberale, grofsmüthige Entschädigung kaum bewilligt werden, man sich vielmehr jener Guthaben erinnern und sie in gerechten Abzug bringen dürfte. Allein die Vortheile aus der Ablösung sind für Dänemark noch viel gröfser. Damit entgeht es ja vor Allem der Unsicherheit und Besorgnifs, bei der ersten grofsen politischen Erschütterung den Sundzoll ohne allen Ersatz zu verlieren. Jedenfalls aber werden eine Menge störender Mifsverhältnisse und Reibungen beseitigt, die, je länger und öfter wiederholt, in desto mehr Bitterkeit ausarten und zuletzt noch jenen Konflikt herbeiführen können, wo nur das Recht des Stärkeren entscheidet. Durch die Ablösung befreit Dänemark seine Politik von mancher Fessel und macht sie selbstständiger und freier. Durch die Ablösung giebt es besonders seinen Finanzen einen soliden Grund, befestigt seinen Kredit und befördert zugleich das Landeswohl, dessen Handel und Schifffahrt gleichfalls unter dem Zolle mitleiden.

Ueber die Art und Weise der Ausgleichung mit Dänemark lassen sich verschiedene Vorschläge abgeben. Naheliegend und dem dänischen Interesse gewifs nicht zuwider erscheint uns derjenige, wornach die zahlungspflichtigen Staaten einen Theil der öffentlichen Schuld Dänemarks auf sich nehmen.

Einem Kongrefs der Ostseestaaten behufs der Ablösung des Sundzolls würde von den übrigen Mächten kaum irgend eine erhebliche Einrede in den Weg zu stellen sein. Auch die englische

Regierung würde, selbst wenn sie bei der Sundfrage Nebenzwecke verfolgen sollte, nur schwachen Einflufs auf Verhandlungen ausüben, wovon sie ganz ausgeschlossen wäre. Höchstens könnte sie hinhalten, verzögern, und in Kopenhagen Abneigung gegen das Projekt erwecken, oder allzu hoch gespannte Forderungen veranlassen. Sehr leicht würde aber jede solche Einwirkung paralysirt werden durch den festen Willen Rufslands in der Ablösung des Sundzolls gemeinschaftliche Sache mit Preufsen zu machen. Ob bei der jetzigen Sachlage ein solches Verständnifs zu erzielen sei, läfst sich freilich bezweifeln und, nach den gemachten Erfahrungen zu urtheilen, kaum erwarten. Dazu kommt, dafs die dänische Politik, immer nur vom Augenblick lebend, nicht geneigt scheint, dem Projekt der Ablösung in Petersburg ein wohl gemeintes Fürwort reden zu lassen. Sonst hätte es die günstigen Dispositionen, welche dermalen an der Newa für Dänemark vorwalten, gewifs mit dem besten Erfolg für sich selbst nutzen können.

Demnach erscheint Preufsen, was die Ablösung anlangt, dermalen noch isolirter, als zu irgend einer frühern Zeit. Selbst sein Angebot einer Separatvereinigung vermittelst Zahlung jährlicher Aversums (s. S. 58 flg.) wurde nicht angenommen. Nicht zu läugnen ist, dafs eine solche Separatvereinigung ihre Schwierigkeiten hat, dafs insbesondere die Legitimation der nach und von preufsischen Häfen durch den Sund frei fahrenden Schiffe kein leichtes Geschäft ist. Allein ausführbar wäre der Vorschlag sogleich gewesen, wenn von der andern Seite derselbe gute Wille sich gezeigt hätte, als von der einen. Jedenfalls lag darin die beste praktische Einleitung für das allgemeine Ablösungsprojekt selbst.

Wenn die preufsische Regierung, aller Täuschungen und Vergeblichkeiten ungeachtet, den Plan der Ablösung nicht aufgegeben hat, wenn sie denselben noch immer als den Endpunkt ihres Strebens anzunehmen scheint, so mufs vernünftigerweise daraus folgen, dafs Preufsen, indem es den Zweck will, auch die Mittel wolle, dafs es, nothgedrungen, auch allein diese Mittel in

Bewegung setzen und gesonnen sein werde, die Wirkungen davon auf sich zu übernehmen.

Sollte ein Kongrefs der Ostseestaaten nicht zu Stand kommen, oder sollte er seine Aufgabe nicht erfüllen können, sollte es ferner nicht einem einzelnen Staat gelingen, den Sundzoll abzuwerfen, so müfste der zweite Weg gewählt werden. Nämlich eine Reform des Sundzolls. An dem darüber abzuhaltenden Kongrefs haben alsdann sämmtliche grofse Handelsstaaten, unter ihnen auch Nordamerika, Theil zu nehmen.

Es wird nicht fehlen, dafs man mit dem Prinzip der Sache anfange, worüber man beschliefsen soll. Darnach kann der Sundzoll für nichts Anderes gelten, als für eine Abnormität, für ein zu Recht gewordenes Unrecht. Die Freiheit des Verkehrs auf offnem Meere mufs als das Grundprinzip wieder hergestellt werden. Die höchste Rücksicht, die man auf Dänemarks Lage zu nehmen hat, ist, dafs der Uebergang ein allmähliger sei. Daraus folgt, dafs man ihm lassen soll, was es durchaus bedarf, um sich nach und nach einzurichten und zurecht zu finden, zugleich aber, dafs man ein gewisses Maximum festsetzt, worüber hinaus die Einnahme künftig nicht mehr wachsen soll. Der Mifsbrauch mufs aufhören, wornach der Sundzoll eine Quelle steigender Einnahmen und eine Verbesserung der dänischen Finanzen auf Kosten des grofsen Welthandels gewesen ist, und zwar um so mehr, als dies Steigen nur die künftige Ablösung — die immer das Ultimatum bleiben wird — erschwert.

Die Ermittlung des Dänemark zu gewährenden Maximum mufs auf Grundlage zeitgemäfser Prinzipien und Tarife geschehen. Alle noch bestehenden vertragswidrigen und willkürlichen Ueberschätzungen der Zoll- und Schiffsabgaben sind von vornherein in Abzug zu bringen und keinen Falls können die jetzigen Zahlen der Einnahme als Norm gelten. Vielmehr ist etwa von nachstehenden Grundsätzen auszugehen und darnach zu beschliefsen.

1) Abschaffung des Christianopelschen Tarifs und Aufstellung eines neuen, gleichmäfsigen, dem Handelswesen und den Waarenpreisen

der Gegenwart angemessenen Tarifes. Es bedarf wohl keines Beweises, um das schreiende Mifsverhältnifs darzuthun, worin sich ein vor zweihundert Jahren entworfener Tarif mit dem Zustande des heutigen Verkehrs und der Güterwelt befindet. Die Werthe und Produkte haben sich nicht allein während solchen Zeitraums total umgestaltet, sondern unterliegen sogar innerhalb der kürzesten Perioden weniger Jahre einem solchen Wechsel, dafs nicht oft genug Revisionen von Tarifen vorgenommen werden können. Es ist daher ein ganz abnormer Zustand wenn Dänemark allein das Recht haben soll, die Zeitgeschichte um zwei Jahrhunderte zurückzustellen und aus diesem Anachronismus den einseitigsten Gewinn zu ziehen. Die Zölle der sog. „benannten Artikel" setzen Preise voraus, die zu existiren längst aufgehört haben, Preise, die den jetzigen Werth zum grofsen Theil um das Doppelte bis Dreifache übersteigen. Wenn daher, wie zu erwarten, bei der Umgestaltung des Christianopelschen Tarifs ein principium regulativum angenommen und dasselbe auf ein halbes Prozent gestellt wird, so glauben wir, dafs damit das Maximum und zwar in vollem Mafse bewilligt sei. Mit Fug und Recht soll zugleich die Unterscheidung zwischen benannten und unbenannten Artikeln wegfallen. Je einfacher die Zollbenennung ist, desto weniger Willkür und Mifsbrauch, desto leichter die Kontrole, desto einfacher und schneller die Zahlung. Das halbe Prozent berechnet nach dem Werth der Waare vom Ort ihrer Herkunft soll als leitender Grundsatz an die Spitze des neuen Tarifs gestellt werden.

2) Revision des Tarifs von zehn zu zehn Jahren. Fluktuationen der Waarenpreise und eigenthümliche Konjunkturen des Handels machen die Stabilität eines Tarifs weder für den einen Theil, noch für den andern wünschenswerth. Es mufs daher die Möglichkeit offen gehalten werden, zeit- und zweckgemäfse Modifikationen darin vorzunehmen. Auch wird die Einrichtung darum gut wirken, dafs sie Dänemark die Aus-

sicht benimmt, sich auf „Observanzen“ und „Altersgebrauch“ berufen zu können.

3) Gänzliche Abschaffung des Sporteln- und Gebürenwesens. Dänemark mag, wie es überall in der Welt Sitte ist, diejenigen Anstalten, welche es für seinen eigenen gröfsten Gewinn und Vortheil unterhält, auch selbst bezahlen. Das alte Herkommen darf hier nicht angerufen werden, und kann am wenigsten die ersten Lehren und Regeln der Vernunft, Billigkeit und Natur widerlegen. Auch ist für jenes Unwesen nicht der geringste Ersatz zu leisten.

4) Vereinfachung der Klarirung ohne Aufenthalt und leere Förmlichkeiten. Ein beglaubigtes Manifest, das der Schiffer im Durchsegeln — ohne in eigner Person ans Land zu steigen und sein Fahrzeug vor Anker zu legen — bei der Zollkammer abgeben läfst, mufs vollkommen genügen. Ueber die Art der Beglaubigung werden die kontrahirenden Mächte sich zu vereinigen wohl im Stande sein.

Solche scheinen uns etwa die Grundzüge zu sein für eine Reform des Sundzolls nach Sinn und Bedürfnifs der Gegenwart. Zu weit in das Einzelne würde es führen, wollten wir auf die formelle Behandlungsweise eingehen. Doch liegt es sehr nah, dafs, wenn der Kongrefs einmal über die Reform selbst und ihre leitenden Sätze einig geworden ist, er eine gemeinschaftliche Kommission ernenne, die in ähnlicher Weise, wie bei der Flufsschifffahrt, mit Ausarbeitung einer Sundschifffahrtsakte beauftragt wird. Dänemark soll dabei in keiner Weise ausgeschlossen werden, es müfste denn sich selbst ausschliefsen wollen. Dagegen wird es den kontrahirenden Staaten überlassen bleiben, über den getreuen Vollzug der Akte zu wachen und zu verhüten, dafs Dänemark wieder allein die Zügel an sich reifse.

Dafs ein Kongrefs, wie der vorgeschlagene, mancherlei Anstand finden werde, wer wollte dies verkennen? Wenn sich in der der That politisch fremdartige Elemente der Sundfrage beigemischt haben — und etwas Wahres ist daran — so werden sie

von einem derartigen Kongrefs gewifs nicht fern bleiben. Allein, wie stark sie immer zum Vorschein kommen, wir glauben nicht, dafs sie das Uebergewicht behaupten werden. Die Mehrzahl der an dem Kongrefs theilnehmenden Staaten wird neutral sein und dann sich entschieden gegen die Fortdauer des Sundzolls in seinem jetzigen Bestand erklären. Auch mufs man gerade in dieser Sache die moralische Macht der öffentlichen Meinung in gebürenden Anschlag bringen. Sie hat sich bereits in weiten Kreisen mit Nachdruck ausgesprochen, und der Kongrefs wird sich ihrem Tribunal nicht entziehen können. In England, dem Lande freier Verfassung und Volksvertretung, wird die Regierung an ihr vielleicht das mächtigste Hindernifs ihrer besondern oben angedeuteten Anschläge und Pläne erfahren. Die öffentliche Meinung pflegt ehrlich, offen und gerade zu sein, kommt mehr vom Gefühle her, als vom Verstand, sieht auf das nahe und einfache Recht und weifs wenig von den Berechnungen der höhern Staatskunst. Ein solcher Bundesgenosse ist aber unschätzbar in einer Angelegenheit, wo es auf einen natürlich guten Sinn, ein freies Rechtsgefühl und einen festen Willen mehr ankommt, als auf feine Staatsweisheit und diplomatische Studien.

Dänemark mag sich die Alternative wohl überlegen, wonach es zwischen einer Ablösung des Sundzolls nach seinem jetzigen Bestand, oder einer Reform desselben in der angegebenen Weise wird zu wählen haben. Auch kann ihm schwerlich entgehen, dafs, wenn gleich eine Reform für einige Zeit die Fortdauer der Zollerhebung sichert, nicht nur durch die Herabsetzung des Tarifs seine Einnahme vermindert, sondern auch die Ablösung selbst in letzter Instanz nicht aufgehoben wird. Was insbesondere die Ostseestaaten betrifft, so werden dieselben zwar eine Reform des Sundzolls mit Ermäfsigung der Abgabe auf Waaren und Schiff dem gegenwärtigen Zustand unbedenklich vorziehen, allein vollständig befriedigt können und werden sie der Natur der Sache nach nur dann sein, wenn der ganze Zoll, sei es nun, wie jetzt die Zeit liegt, auf gütlichem Wege, oder, wie es einmal kommen

kann, im Drang gewaltsamen Umsturzes, gefallen, wenn das Meer frei sein wird.

Sind auf dem Kongreſs die Hauptmächte einig geworden, so kann von einem ernsten Widerstande Dänemarks nicht die Rede sein. Es wird sich wohl auch desselben von vornherein bescheiden. Sollte es dennoch den Vollzug einzelner Bestimmungen aufzuheben oder zu umgehen suchen, so würde es durchaus nicht an Mitteln fehlen, ihm Erkenntniſs und Nachgiebigkeit beizubringen. Dazu ist noch keine Kriegserklärung nöthig, sondern nur jene Art von Repressalien, welche, ohne daſs sie den Friedenszustand stören, durch das Völkerrecht gestattet und geeignet sind, eine unmittelbare Empfindung bei Dänemark hervorzubringen.

Nun ist von allen Ländern Preuſsen ganz besonders in der Lage, um ohne irgend groſses Aufsehn zu erregen, von diesen Mitteln Gebrauch zu machen. Einige davon würden vielleicht jetzt schon mit Erfolg anzuwenden sein, nachdem diplomatische Noten und Missionen erschöpft und die bündigsten Proteste und Remonstrationen vergeblich geblieben sind. Preuſsen wäre wohl dazu berechtigt und jedenfalls nur von sich selbst abhängig und Niemandem verantwortlich. Auch läſst sich erwarten, daſs Dänemark seinen hohen Ton etwas herabstimmen, und sich ein wenig mehr akkomodiren werde, wenn es wahrnimmt, daſs die äuſserste Gränze der Rücksichten und Konzessionen erreicht ist und dahinter Ernst und Selbstwürde aufzutreten beginnen. Nach unserer unmaſsgeblichen Ansicht scheint man den Dänen diese Ueberzeugung noch nicht in hinreichendem Maſse beigebracht zu haben. Wenigstens würden alsdann der Ungestüm und die Geringschätzung unbegreiflich sein, womit sie, ein Volk von kaum zwei Millionen, die gesammte deutsche Nationalität zum Kampf auffordern. Schon insofern hat Preuſsen allen und jeden Grund zu einem längeren Aufschub energischer Maſsregeln verloren. Es weiſs aus eigenster Erfahrung und nach seinem eigenen Geständniſs, daſs in Kopenhagen nur die zwingende Kraft äuſserer Umstände und thatsächlicher Schwierigkeiten Gehör finden, und darf sich gewiſs nicht

verwerfen, es an billigen Angeboten, freundschaftlichem Zuvorkommen, und man kann wohl sagen, uneigennütziger Selbstverläugnung haben fehlen zu lassen. Wo, bei seinen Rechten und Ansprüchen, ein anderer Staat längst die Geduld verloren hätte, hat es gewartet und ist zuletzt nur der Unmöglichkeit gewichen, sich auf gutem Wege zu verständigen. Wenn es daher jetzt eines der Mittel anwendet, wodurch Dänemark an seinen schwachen Seiten betroffen wird, so kann ihm unmöglich Uebereilung oder Mifsbrauch seiner Macht zur Last gelegt werden. Das deutsche Nationalgefühl mag lange ruhen, aber, wenn es einmal erwacht, verlangt es auch seine Befriedigung.

Die Mittel, welche Preufsen zur Hand hat, um Dänemark zur getreuen Einhaltung der Sundzollverträge anzuhalten, sind hauptsächlich folgende:

1) Verweigerung der noch jetzt bestehenden vertragswidrigen Zölle und Abgaben. Da man hier das klare wörtliche Recht der Verträge für sich hat, so kommt es nur darauf an zu wollen, ernstlich zu wollen.
2) Ebenso die Geltendmachung der bestrittenen Freiheiten der pommerschen Städte.

Es müfste abgewartet werden, ob Dänemark sich der Ausführung dieser beiden Mafsregeln mit Gewalt zu widersetzen beabsichtigt, um zu entscheiden, wie derselben vorzubeugen oder zu begegnen sei.

3) Ausschlufs der dänischen Flagge vom Zwischenhandel durch Differenzialabgaben. Dies Mittel erscheint uns als das nächste für den Augenblick leicht ausführbare und gewifs zweckdienliche. Es bedürfte dazu nur der ganz einfachen Anordnung, dafs alle in preufsische Häfen einlaufende Schiffe, desgleichen dänische Güter, sei es auf eignen oder fremden Schiffen zu ihrem Nachtheil einer höhern Abgabe unterliegen sollten, als die unter nationaler oder der Flagge anderer Völker eingehenden Schiffe und Waaren. Um die Gefahr dieses Mittels

für Dänemark zu berechnen, mufs man wissen, dafs die Frachtfahrt dänischer Schiffer nach preufsischen Häfen bedeutend, und durch einen Differentialzoll derselben ein ebenso empfindlicher Schaden, als der nationalen Flagge ein wesentlicher Vortheil zugewendet wird. Die ganze Mafsregel hängt mit der Einführung einer Navigationsakte und der Begünstigung des direkten Verkehrs zusammen, welche die deutsche Schifffahrt schützen und nicht mehr der beliebigen Konkurrenz jeder fremden Flagge Preis geben soll. Was Deutschland damit thun will, besteht in anderen Staaten bereits seit undenklicher Zeit, und ist das erste Gebot der Selbsterhaltung für eine sich ausbreitende Schifffahrt. Ebenso würde unter den obschwebenden Verhältnissen eine exzeptionelle Strenge gegen Dänemark wohl gerechtfertigt sein, und hat in der neuesten Handelsgeschichte zahlreiche Vorgänge. Der Unterschiedszoll auf belgisches Eisen in der Mitte des vergangnen Jahres war nichts Anderes als eine Repressalie für die Zurücknahme früherer dem Zollverein gewährten Begünstigungen. Jedenfalls sehen wir nicht ein, warum Deutschland nicht selbstständig und unabhängig genug sein sollte, um jenen Schritt gegen Dänemark zu versuchen? Wäre England, Frankreich, selbst Oesterreich so schwer bedrängt durch den Sundzoll, als wie die deutsche Ostseeküste, sie hätten längst denselben Weg eingeschlagen.

Betritt übrigens erst eine Macht diesen oder einen ähnlichen Weg der Retaliation gegen den Sundzoll, so werden bald andere nachfolgen und dann mufs Dänemark das wichtige Interesse des Sundzolls dem noch wichtigeren seiner maritimen Existenz opfern.

4) Die Anlage eines Kanals durch Schonen. Ein Kanal von Raa bis Wigen*), etwa zwei deutsche Meilen lang, zur Umgehung der Sundzolllinie, ist ausführbar, wie neuerdings durch schwedische Ingenieurs aufser Zweifel gesetzt worden ist.

*) S. die Seekarte.

Er kann im Niveau des Meeres geführt werden und die Breite, (100 Fufs) und Tiefe (20 Fufs) erhalten, welche nöthig sind um allen die Ostsee befahrenden Schiffen den Durchgang zu gestatten. Vermittelst geräumiger Hafenanlagen an beiden Endpunkten und der zum Bugsiren der Schiffe erforderlichen Einrichtungen würde jedes Schiff in wenig Stunden durchgeführt werden können, und so nicht allein an Kosten, sondern auch an Sicherheit und Schnelligkeit der Fahrt gewinnen. Würde ein solches Werk anch 5 bis 6 Millionen Thaler kosten, so brauchten doch die für Zinsen und Unterhaltungskosten nöthigen Abgaben nicht höher anzusteigen, als bis auf ein Viertel der Sundzollabgabe. Dann würde sicher die ganze Schifffahrt den Sund verlassen, durch den Kanal gehen und so Dänemark gezwungen werden, sein jetziges System aufzugeben. Namhafte Männer in Schweden sind bereit sich an die Spitze des Unternehmens zu stellen, vorausgesetzt, dafs sie bei den zunächst betheiligten Regierungen Unterstützung erwirken können. Demnach erscheint der Kanal ein wohlfeileres Mittel, als die Ablösung, wenn gleich nicht zu verkennen ist, dafs sich seiner Ausführung und Benutzung manche für den Augenblick nicht beachtete Hindernisse entgegensetzen werden. Rufsland wird davon so wenig Etwas wissen wollen, als von der Ablösung, und ohne Zweifel auch Dänemark gegen ein Projekt stürmische Reklamationen erheben, worin es eine unerlaubte Verletzung seines vermeintlichen, über den ganzen Sund usurpirten Hoheitsrechtes annehmen zu müssen glauben wird. Letzteres würde freilich am Ende schwer durchzusetzen sein, jedenfalls aber zu neuen Streitigkeiten führen, indefs vielleicht Fälle eintreten, die den Sundzoll entweder ganz beseitigen oder doch wesentlich modifiziren.

Also erscheinen uns die Mittel und Wege, mit und auf welchen die Zukunft des Sundzolls entschieden werden mufs. Kann

es gelingen, mit diesem Buch die endliche Lösung der schweren Fesseln vorzubereiten, die Handel und Schifffahrt des deutschen Vaterlandes von dieser Seite her erdulden, findet der Staatsmann in dem Buch eine gewissenhafte und sachkundige Darstellung, der Kaufmann einen praktischen Rath und das grofse Publikum Aufklärung über eine Angelegenheit unsrer Nationalehre, so sind die Zwecke wohl erreicht, für welche wir die schwierige Arbeit unternommen haben, und die Erfolge werden nicht ausbleiben.

Die Sundzollfreiheit der Städte in Pommern, Ost- und Westpreußen.

Die Ufer der Ostsee, soweit sie jetzt unter preufsischer Herrschaft stehen, treten in der Eigenschaft als Theile eines grofsen, unabhängigen Reichs erst in der neuesten Geschichte auf. Früher waren sie vielfach zersplittert, theils ganz in fremder Gewalt, theils doch in einem Lehnsverhältnifs zu derselben. Die deutschen Ritter, welche lange Zeit das Land regierten, waren wohl gute Hüter des Gesetzes und christlichen Glaubens, aber schlechte Kaufleute und Schifffahrer. Später nach dem Sturz des Ordens wurde Preufsen polnisches Lehn und ein grofser Theil der pommerschen Küste kam unter schwedischen Scepter. Unabhängig oder wenigstens unbehindert von den innern Zwisten und Kämpfen hatte sich indefs die grofse Anzahl von Städten zu erhalten gewufst, welche der Hansa angehörig zwar immer irgend eine Landeshoheit anerkannten, allein durch die Macht und das Ansehen des Bundes vor Mifsbrauch und Willkür geschützt blieben. Sie waren es ausschliefslich, welche von der Ostsee Gebrauch machten, welche Schiffe ausrüsteten und einen Handel mit anderen Völkern unterhielten. Von den jetzt preufsischen Ostseestädten gehörten folgende zum Städtebund. In Pommern: Anklam, Demmin, Golnow, Wolgast, Köslin, Greifswalde, Kolberg, Rügenwalde, Stargard, Stettin, Stolpe, Stralsund. In Preufsen: Danzig, Elbing, Königsberg, Kulm, Braunsberg, Thorn. Die überwiegende Zahl davon sind Hafenplätze, die zu ihrer Zeit eine mehr oder minder

grofse Blüthe genossen, vornemlich Danzig, das eine der vier Quartierstädte war.

Wir erinnern an die grofsen und vielfachen Vorrechte und Privilegien, welche der Hansa für die Fahrt durch den Sund zustanden und Seite 12 flg. ausführlich aufgezählt wurden. Die urkundliche Zusicherung und Bestätigung derselben erhielten die Hansestädte durch den vielerwähnten Vertrag von Odensee. Dieser Vertrag wurde, wie der Eingang bündig ergibt, im Namen der gesammten Hansa,

„aus befehlig der gemeinen Hansestädte"

geschlossen und sämmtliche Städte, welche zur Zeit deren Mitglieder waren, erwarben aus demselben das Recht auf den Genufs der bezeichneten Freiheiten. Damit widerlegt sich der Einwand Dänemarks von selbst, als seien nur einzelne Städte, namentlich nur die sechs sogenannten „wendischen" Städte, bei dem Odenseer Vertrag aufgetreten und hätten sich individuelle Gerechtsame stipulirt. Der Umfang derselben war indefs verschieden für die „wendischen" und sog. „osterschen" Städte, für letztere etwas beschränkter. An diesen Freiheiten und Vorrechten nehmen ebenso die preufsischen als die vor- und hinterpommerschen Städte des Hansabundes Theil, da sie — mit Ausnahme Stralsunds als wendische Stadt — in die Kategorie der osterschen Städte gehörten.

Was zunächst die pommerschen Städte betrifft, so können, wenn es sonst von wirklicher Bedeutung wäre, die meisten von ihnen nicht nur ihre hanseatische Eigenschaft, sondern sogar besondere Bestätigung der Odenseer Privilegien für ihre Person nachweisen. Stettin z. B. erscheint als kontrahirender Theil in dem Vertrag selbst. Ferner wurde ihr durch ein die Aufhebung des „Lastzolls" betreffendes Rescript des König Friedrich II. von Dänemark vom 12. Mai 1568 wiederholt zugesichert, dafs die Stadt

„mit dem Lastgeld verschont werden und angeregten Odenseer Vertrags und so viel sich gebürt unterthänigst geniefsen solle."

Auch wird Stettin schon in der ältesten Sundzollrolle von 1558 als ostersche Hansestadt bezeichnet.

Ebenso zuverlässig ist, dafs Rügenwalde und Stolpe schon zur Zeit des Odenseer Rezesses dem Hansabund angehörten und an den Freiheiten der osterschen Städte Theil nahmen. Rügenwalde wurde im Jahr 1379, Stolpe im Jahr 1382 in die Hansa aufgenommen, s. Sartorius Gesch. der Hansa Th. 2. S. 79 und die Archive von Lübeck als der Hauptquartierstadt der Hansa. Sie werden ferner in den Statuten der Hansacomptore zu London und Antwerpen von den Jahren 1554 und 1572 — also kurz vor und bald nach dem Odenseer Vertrag — unter den pommerschen Städten, welche Mitglieder des Hansabundes waren, ausdrücklich genannt. Ueber die hanseatische Eigenschaft der anderen Städte walten allerdings einige Zweifel ob, doch finden wir die meisten theils in den gedachten Statuten, theils in den Protokollen der Hansatage und in verschiedenen Urkunden jener Zeiten erwähnt. Insbesondere haben Stettin, Stralsund und Greifswalde noch in den ersten Jahrzehnten des 17. Jahrhunderts, kurz vor dem Zeitpunkt also, wo der Bund sich auf die heutigen drei Hansestädte beschränkte, und als man im Ganzen höchstens 14 wirkliche Mitglieder zählen konnte, lebhaften Antheil genommen.

Sollte es, wider Vermuthen, noch jemals praktisch von Bedeutung werden, darzuthun, dafs eine Stadt zur Zeit des Odenseer Vertrags Hansestadt gewesen sei, so würde der Beweis der Aufnahme oder auch der bereits bestehenden Mitgliedschaft für irgend einen früheren Zeitpunkt unbedenklich genügen, und es Aufgabe des zu führenden Gegenbeweises sein, darzuthun, dafs die Mitgliedschaft bereits früher aufgehört habe.

Dafs heutzutage auch ohne weitere Vermittlung durch andere Momente der Odenseer Vertrag direkt angezogen werden kann, um für ehemalige wendische und ostersche Hansestädte die darin festgestellten Zollverhältnisse gegen Dänemark durchzusetzen, unterliegt kaum irgend einem erheblichen Zweifel. Ob eine Verjährung anzunehmen sei, liefse sich zwar bestreiten, ebenso ob

eine Fortdauer des Hansebundes in dem freilich schwachen Verband von Lübeck, Bremen und Hamburg bestehe. Allein glücklicherweise haben die pommerschen Städte mehr zuverlässige Hülfsmittel und eindringliche Beweise, um zu ihrem Recht zu gelangen. Die sophistischen Einwendungen Dänemarks verlieren ihren Werth durch das inmitten liegende Moment des Brömsebroer Vertrags von 1645. Der Art. 34. dieses Vertrags ist die Grundlage und die Vermittlung der Ansprüche, welche die pommerschen Städte noch heute auf Erfüllung der ihnen zugesagten Odenseer Freiheiten bei der Sundfahrt erheben. S. den Artikel in Beilage 3.

Wir haben oben bereits erzählt, dafs die Hansa der Odenseer Privilegien nicht recht froh werden konnte, dafs Dänemark bereits ihre mehr und mehr eintretende Schwäche und Unmacht benutzte, sein Wort nicht erfüllte, gegen die Verträge alte Zölle erhöhte und neue (darunter auch den Last- oder Stückzoll) einführte, überhaupt mit jener Willkür schaltete, die um so schonungsloser wurde, je weniger sie Widerstand fand. Allein de jure bestand der Odenseer Vertrag unberührt fort, kein Akt liegt vor, der ihn aufhob, im Gegentheil sind Urkunden vorhanden, welche beweisen, dafs man dänischer wie hanseatischer Seits den Vertrag als rechtsgültig anerkannte. Die Hansestädte, besonders Lübeck und Stettin, reklamirten ihre Rechte statt wie sonst mit den Waffen, jetzt mit Adressen und Petitionen in Kopenhagen und selbst bei dem deutschen Reichstag. Der Letztere half natürlich am wenigsten. Dänemark gestand Anfangs seine Verbindlichkeiten zu und versprach Abhülfe, wie wir aus dem obigen Schreiben Friedrichs II. an Stettin ersehen, allmählig jedoch gab es ausweichende, selbst ablehnende Antworten und ob es gleich nie den Vertrag selbst in Abrede stellte, noch weniger ihn durch einen besonderen Akt aufhob, so deutete und erklärte es denselben in seiner eigenen wohlbekannten Weise, und Christian IV. konnte im Jahr 1610 einer hanseatischen Deputation antworten: „der König sei erzürnt, dafs ein Dr. Brambach unlängst eine Schrift heraus-

gegeben habe, darin er die hanseatischen Freiheiten in Dänemark als jura quaesita darstelle, da sie doch blofs Gnadensache wären." Auch scheinen besonders die Kriege des 17. Jahrhunderts zu Eingriffen in die Sundzollfreiheit der pommerschen Städte benutzt worden zu sein. Es heifst darüber in einer von der Stettiner Kaufmannschaft eingereichten Vorstellung vom 17. September 1830:

> „diese Stipulation Dänemarks (nämlich zufolge des Odenseer Vertrags) ward erfüllt bis zum Jahr 1630, wo pommersche Schiffe im Sund angehalten und zu willkürlichen Zöllen genöthigt wurden, angeblich, weil die berechtigten pommerschen Hansestädte schwedische Garnisonen aufgenommen haben."

Jedenfalls geht aus dem Allen die unbestrittene Thatsache hervor, dafs der Odenseer Vertrag bis zum Frieden von Brömsebro 1645 durch keinen neuen Vertragsakt aufgehoben oder geändert wurde, dafs er mithin in seiner vollen rechtlichen Geltung bestand und einseitige Verletzungen von Seiten Dänemarks diesem seinem Recht nicht präjudiziren konnten.

Die Intervention Schwedens durch den Brömsebroer Frieden und die Reihe der übrigen schwedisch-dänischen Verträge kam den pommerschen Städten für den wirklichen Genufs der Zollfreiheit besser zu Statten, als die Mitgliedschaft der gesunkenen Hansa nur irgend noch sein konnte. Die Artikel 41 und 42 des Brömsebroer Friedens gegenüber dem Artikel 34 zeigen recht deutlich, wie leicht man sich über den Inhalt alter Verträge hinwegsetzte, wenn man es allein mit dem Hansabund zu thun hatte. So wird es erklärlich, wie auf der einen Seite die Schiffe unbedeutender pommerscher Städte, die nie eigentlich hanseatisch gewesen waren, als Treptows und Kamins, zollfrei durch den Sund laufen konnten, während doch auf der anderen Seite die ost- und westpreufsischen Städte, darunter die mächtigsten Glieder der Hansa den Zoll zu entrichten gezwungen waren.

Der Brömsebroer Frieden ist als eine neue Bestätigungsurkunde des Odenseer Vertrags anzusehen. Der Art. 34. dehnt mit klaren Worten die Odenseer Privilegien auf alle pommerschen Städte aus und macht keinen Unterschied, ob sie Hansestädte und als solche schon vorher zur Zollfreiheit berechtigt waren oder nicht. Nach mehrfachen Angaben (s. Urkunden des Stettiner Stadtarchivs und Vorstellungen des dortigen Magistrats vom 15. Nov. 1720, 7. Febr. 1765 und 17. Sept. 1830) waren bei den Friedensverhandlungen Deputirte der pommerschen Hansestädte aus Stralsund und Stettin zugegen. Es erscheint daher nur als eine neue spitzfindige Ausrede, wenn Dänemark den Art. 34. des Brömsebroer Friedens nur auf diejenigen Städte Pommerns anwenden will, die damals erweislich dem Hansabund angehörten. Dagegen sprechen zwei Thatsachen, einmal dafs Kamin, welches nie eine Hansestadt gewesen, die Zollfreiheit im Sund erwarb und sie anerkanntermafsen noch heutzutag besitzt, und sodann, dafs im Jahr 1645, wo der Friede von Brömsebro geschlossen wurde, sich 15 Jahre zuvor der alte grofse Hansabund bereits aufgelöst hatte, mithin gar nicht mehr von einer Theilnahme daran die Rede sein konnte. Wenn man diese Thatsachen nicht entstellt, sondern in ihrer Wirkung anerkennt, so läfst sich gar nicht zweifeln, dafs mit der neuen Zusicherung der Odenseer Freiheiten die Absicht verbunden war, den pommerschen Städten die betreffenden Gerechtsame ganz unabhängig von ihrer hanseatischen Eigenschaft als eine eigenthümliche Garantie zu gewähren — wozu auch Freiheiten dieser Art ihrer Natur nach wohl geeignet waren.

Der westfälische Frieden brachte einen grofsen Theil von Pommern in den definitiven Besitz Schwedens. Hatte Schweden durch den Frieden von Brömsebro seinen Unterthanen die Freiheit vom Sundzoll errungen, so erlangten neu hinzutretende Gebietstheile durch diesen blofsen Akt den vollen Anspruch, in allen Dingen und speziell beim Sundzoll gleich schwedischen Unterthanen behandelt zu werden. Das ist ein fester Satz des

Staats- und Völkerrechts. Wäre hinsichtlich Pommerns deshalb irgend ein Zweifel übrig, so würde er durch die Friedensschlüsse von Rothschild 1658 und Kopenhagen 1660 bis auf das Letzte gehoben. Die Art. 4. des ersten und Art. 3. des zweiten Vertrags sagen, „dafs die Sundzollfreiheit gebüre allen und jeden Unterthanen, welche in Schweden oder in den zugehörigen Provinzen, Bezirken und Städten wohnen, keine ausgenommen." Beide Verträge begnügen sich übrigens gröfstentheils mit Verweisung auf die Normirung der Sundverhältnisse in dem Brömsebroer Vertrag, welchen sie im Ganzen bestätigen (Art. 21. von 1658. Art. 26. von 1660), eine Bestätigung, die unstreitig auch dem im Frieden von Brömsebro enthaltenen Odenseer Vertrag zu gut kommt.

Da jedoch in den zwei letzten Friedensschlüssen des Odenseer Vertrags nicht mit ausdrücklichen Worten gedacht wird, so hat man, nachdem 1720 wieder der gröfste Theil Pommerns an Brandenburg zurückgegeben und über den Sundzoll zwischen Preufsen und Dänemark Verhandlungen eröffnet wurden, dänischer Seits folgern wollen, dafs die in dem Odenseer Vertrag stipulirten Gerechtsame für die schwedisch gewordenen Städte gänzlich und für immer beseitigt worden und in den den Einwohnern von schwedisch Pommern in ihrem neuen Unterthanverhältnifs zustehenden Freiheiten aufgegangen seien. Ein ausdrücklicher Vorbehalt wäre nöthig gewesen, um den Odenseer Vertrag aufrecht zu halten, ein solcher finde sich aber weder in dem Rothschilder noch Kopenhager Vertrage.

Allein dieser Einwand hält nicht Stich gegen eine ebenso auf Regeln der Rechtswissenschaft als des Rechtsgefühls begründete Auslegung. Die durch den Odenseer Vertrag festgesetzten und durch den Brömsebroer Frieden bekräftigten Befugnisse sind Privatberechtigungen der betreffenden Städte. Wenn auch die absolute Regierungsgewalt kein verfassungsmäfsiges Hindernifs kennt, das ihr verbiete, die Privatrechte der Unterthanen zu beschränken oder aufzuheben, so darf doch diese äufserste Aus-

dehnung der Gewalt nie vorausgesetzt werden. Im Gegentheil mufs die Präsumtion für die Fortdauer wohlerworbener Privatrechte sprechen. Eine Absicht der schwedischen Regierung, die auf den Odenseer resp. Brömsebroer Vertrag sich stützenden Rechte der pommerschen Städte durch die Friedensschlüsse von 1658 und 1660 aufzuheben, ist durchaus nicht ersichtlich noch irgend vorauszusetzen. Dänemark vielleicht mochte ein Interesse haben, den Odenseer Vertrag zu beseitigen, allein dazu hätte es einer ausdrücklichen Aufhebung desselben bedurft. Darauf wurde aber in Rothschild und Kopenhagen weder angetragen und noch weniger findet sich ein Wort davon in den Verträgen.

Derartigem Beginnen stand übrigens, abgesehen von allgemeinen Grundsätzen des Staatsrechts, die ausdrückliche Bestimmung des westfälischen Friedens entgegen, wornach Schweden, so wie es seinen neuen deutschen Unterthanen überhaupt alle wohlerworbenen Rechte zu beschützen und bewahren habe, so insbesondere den zur Hansa gehörigen Städten die ihnen gebürende Freiheit der Schifffahrt und des Handels in fremden Ländern, nicht minder als im Reich ungeschmälert zu erhalten verbunden sei. (Art. 16. des Osnabrücker Friedens).

Als nun die schwedische Herrschaft in Pommern aufhörte und Pommern unter andere Landeshoheit gerieth, so trug Pommern alle seinen Einwohnern zustehenden Privatrechte in das neue Verhältnifs über. Wenn ihnen die Verträge von Rothschild und Kopenhagen noch gröfsere Freiheiten für die Sundfahrt eingeräumt hatten, als die Odenseer Artikel, so folgt daraus noch keineswegs, dafs wenn jene aufhörten für sie Gültigkeit zu haben, diese ein gleiches Loos theilen mufsten. Die pommerschen Städte besafsen für die Sundfahrt doppelte, wohl getrennte und zu trennende Rechte, einmal die Rechte, die ihnen als städtischen Korporationen in Folge der Odenseer und Brömsebroer Verträge zustanden, und sodann die Rechte, welche sie als zeitweilig schwedische Unterthanen genossen hatten. Für jene waren die Städte das berechtigte Subjekt, unabhängig von ihrer Eigenschaft als

schwedische Unterthanen, und nur sie selbst konnten daher ordentlicher Weise darüber verfügen, ihnen ganz oder theilweise entsagen, eine über ihnen stehende Obrigkeit nur in den exzeptionellen nie zu präsumirenden Fällen, wo von Staatswegen in jura quaesita der Unterthanen eingegriffen werden darf. Der Odenseer Vertrag und die schwedisch dänischen Friedensschlüsse bestanden also neben einander, keiner löste sich in dem andern auf, jeder bewahrte für sich seine besondere eigene Gültigkeit.

Dabei unterscheidet sich der Odenseer Vertrag im materiellen Inhalt nicht unwesentlich von den schwedisch-dänischen Konventionen. Man glaubt gewöhnlich, dafs er ein geringeres Mafs von Freiheit enthalte, dafs er in der vollständigen Sundzollfreiheit, die Schweden besafs, aufgegangen sei, dafs daher eine praktische Ausübung während der schwedischen Herrschaft nicht Statt gefunden habe. Das ist aber unrichtig. Es konnte nämlich zufolge des Odenseer Vertrags:

1) ein Schiff aus einer der in Pommern gelegenen wendischen Städte Güter aus einer anderen nicht pommerschen Hansestadt derselben Kategorie mit gleicher Zollfreiheit durch den Sund führen, wie Güter aus der eigenen Stadt, ingleichen Güter aus einer der anderen osterschen Hansestädte, auch wenn sie nicht in Pommern lag, mit einer Abgabe für die Ladung von nur einem Rosenobel (diese Schiffsabgabe mufste dermalen zu schwedischer Zeit wegfallen);
2) ein Schiff aus einer osterschen Hansestadt in Pommern konnte Güter aus einer nicht pommerschen Stadt von der Zahl der wendischen oder anderen osterschen Städte ebenfalls mit einer Abgabe von nur einem Rosenobel für die Schiffsladung durch den Sund führen.

Alles dies lag nicht in den schwedischen Privilegien, wornach schwedische Schiffe für das von ihnen geladene fremde Gut keine Zollerleichterung oder Zollfreiheit ansprechen konnten.

Man sieht daraus, wie selbst während der schwedischen Herrschaft der Odenseer Vertrag von praktischem Nutzen war und

den pommerschen Städten reelle Vortheile gewährte, die wohl neben denjenigen bestanden, die sie als schwedische Unterthanen beanspruchten. Es widerlegen sich zur Genüge die dänischen Einreden hinsichtlich völliger Beseitigung des Odenseer Vertrags durch die nachfolgenden Verträge von Rothschild und Kopenhagen. Die pommerschen Städte genossen die ihnen als schwedischen Unterthanen zustehenden Privilegien und damit die Vorrechte der Odenseer Konvention, so weit sich davon eine praktische Anwendung machen liefs. Als ihr Verhältnifs zu Schweden aufhörte, so verloren sie damit alle ihnen als schwedischen Unterthanen zustehenden Rechte und Privilegien, behielten aber diejenigen, welche ihnen als pommersche und frühere Hansestädte gebürten und ausdrücklich und feierlich anerkannt worden waren. Eine falsche Bezeichnung ist daher, wenn man sagt, der Odenseer Vertrag sei wieder aufgelebt, nachdem Pommern von Schweden getrennt wurde. Der Odenseer Vertrag hatte auch früher nie aufgehört oder ganz geruht, wenn gleich, wie gesagt, die praktische Ausführung des Haupttheils seiner materiellen Bestimmungen durch den Besitz weiterer Rechte unnöthig gemacht worden war. Der Odenseer Vertrag, mufs man sagen, dauerte fort und kam nur in neue, allgemeinere Uebung, seit Pommern die schwedische Herrschaft und damit die volle Sundzollfreiheit verloren hatte.

Widersinnig sind die Einreden wegen des Wechsels in der Landeshoheit, wie sie sich in einem Schreiben des Königs Friedrich IV. von Dänemark an den König Friedrich Wilhelm I. von Preufsen d. d. 5. Oktober 1723, finden. Demnach könnte Stettin nur dann von den Odenseer Privilegien Gebrauch machen, wenn es wieder eine Hansestadt geworden wäre. Aus solcher Zumuthung läfst sich kein irgendwie juristisch klarer Gedanke entnehmen. Ebensowenig konnte den pommerschen Städten präjudiziren, wenn andere ursprünglich bei dem Odenseer Vertrag betheiligte Hansestädte, wie Hamburg, Lübeck, Danzig u. s. w. den Genufs der darin enthaltenen Vorrechte schon längst eingebüfst hatten. Wie wir schon erwähnten, sollte der Brömsebroer Frieden den

pommerschen Städten eine eigenthümliche Garantie in Betreff des Odenseer Vertrags geben. Am allerwenigsten kann den pommerschen Städten entgegenstehen, dafs die meist privilegirten Nationen von Dänemark dieselben Privilegien verlangen würden. Wenn Dänemark solche Zusagen macht, so dürfen wohlerworbene Rechte Dritter dadurch nicht gekränkt werden und es ist die Sache Dänemarks, für seinen Schaden einzustehen.

Die ersten Konflikte zwischen Preufsen und Dänemark über die Sundzollverhältnisse treten mit der Zeit ein, wo erstere Macht in den Besitz des gröfsten Theils von Vorpommern — bis an die Peene — nebst den Inseln Wollin und Usedom, gelangte (1720 durch den Stockholmer Frieden). Die Ostseestädte fielen nun ganz in den preufsischen Staatsverband, und ihr Interesse war nicht mehr ein durch ihre hanseatische Eigenschaft getrenntes, sondern ein mit dem Gesammtwohl des Vaterlandes innig verbundenes. Seit dem Vertrag zu Stralsund 18. Dezember 1715 zwischen Dänemark und Preufsen (über die Theilung Pommerns) und seit dem Frieden mit Schweden vom $\frac{\text{3. Juni}}{\text{3. Juli}}$ 1720 trat Dänemark in seiner Sundzollpraxis entschieden mit dem Grundsatz auf, nicht nur, dafs für die vorpommerschen Städte fortan keine Zollfreiheit mehr bestehe, sondern auch dafs dieselbe hinsichtlich der hinterpommerschen Städte, auf welche sich doch jene beiden Verträge nicht erstreckten, in Vergessenheit gebracht werden müsse. Mit dieser Zeit beginnen nun die Klagen der Städte über ihre Behandlung im Sund, die Berichte der Lokal- und Provinzialbehörden und die Verhandlungen mit Dänemark.

Das Material über diese Frage ist zwar reichhaltig, aber sehr ungeordnet und in vielen öffentlichen und Privatarchiven zerstreut. Wir wollen das Wesentlichste davon mittheilen, soweit es uns bekannt ist und es unsern Zweck befördert. Jedenfalls wird man aus den wiederholten Beschwerden und Reklamationen der benachtheiligten Städte bald erkennen, dafs von einer Verjährung nicht die Rede sein kann. Wenn auch wirkungslos, so haben sie ihre Stimme doch oft und laut erhoben.

Uebrigens mufs man bei den preufsischen Ostseestädten vier Kategorien machen, deren Verhältnisse und Ansprüche in Bezug auf die Sundfrage sich mehr oder weniger von einander unterscheiden:

1) Diejenigen Städte Vorpommerns diesseits der Peene (östlich), welche 1720 von Schweden an Prenfsen abgetreten wurden (Stettin, Anklam, Demmin, Wollin, Golnow). Obgleich es sich dabei hauptsächlich um die Schifffahrt und Handlung Stettins, als des wichtigsten Ostseehafens, handelt, so gilt doch Alles, was für und gegen Stettins Ansprüche vorgebracht werden könnte, nicht minder von den übrigen Städten des 1720 an Preufsen zurückgefallenen Vorpommerns,
2) die schon vor dem nordischen Krieg allermeist bereits durch den westfälischen Frieden preufsisch gewordenen Städte von Hinterpommern (Kolberg, Rügenwalde, Stolpe, Kammin, Treptow),
3) die Städte von Neuvorpommern jenseits der Peene (westlich), welche erst 1815 von Schweden an Preufsen abgetreten wurden (Stralsund, Greifswalde, Wolgast),
4) die Städte von Ost- und Westpreufsen.

Zu 1.

In der mehrerwähnten Vorstellung der Stettiner Kaufmannschaft vom 17. Dez. 1830 wird bemerkt, dafs die Stettiner Schiffe im Jahr 1715 zum erstenmal im Sund förmlich gezollt haben. Allein aus anderen Umständen geht hervor, dafs während der ganzen Dauer des für Schweden unglücklichen nordischen Kriegs die Zollfreiheit der Stettiner so wenig als der schwedischen Unterthanen geltend gemacht werden konnte. Dänemark war zu begierig, die volle unbeschränkte Sundeinnahme wieder zu erlangen, als dafs es nicht das Glück seiner Waffen gerade in dieser Richtung hätte benutzen sollen. Entsagte es nicht aller gemachten Eroberungen gegen den einzigen Verzicht, welchen Schweden im Frieden von Friedrichsburg auf die Sundzollfreiheit leistete? Demnach mag man bemessen, ob es geneigt gewesen, damals an

Preufsen gutwillige Konzessionen zu machen. In dem Of- und Defensivbündnifs von $\frac{\text{Gottorf 24.}}{\text{Stettin 30.}}$ Mai 1715 zwischen Dänemark und Preufsen wurde die Theilung der deutschen Provinzen Schwedens verabredet. Darnach sollte der eine Distrikt von der Ostsee bis zur Peene einschliefslich Stralsund, Wolgast und Rügen an Dänemark und der andere Distrikt von Stettin bis an die Peene einschliefslich Demmin und Anclam nebst den Inseln Wollin und Usedom an Preufsen erb- und eigenthümlich mit aller Zubehör et cum omni jure fallen. Art. 2 u. 4. Eine Verordnung von Friedrich Wilhelm I. d. d. 13. Okt. desselb. J. zeigt an, es sei kraft des mit Dänemark aufgerichteten Traktates verglichen,

„dafs die sequestrirten vorpommerschen Unterthanen eben die Freiheit auch ferner behalten sollen, die sie unter schwedischer Regierung gehabt, demzufolge sie denn auch in dem Oresund und Belt keinen Zoll, so wenig ins Künftige als bis jetzt zu entrichten haben werden."

Zu Vorbeugung von Zwisten, die wegen der beiderseitigen neuen Besitzungen entstehen könnten, wurde am 18. Dez. 1715 in dem Feldlager vor Stralsund ein Vertrag geschlossen, woven Art. 2. über den Sundzoll sagt, wie folgt:

„Wegen der Zollfreiheit im Oresund und im Belt, deren die Stettiner und andere vorpommerschen Unterthanen in schwedischen Zeiten kraft der Friedensschlüsse von Kopenhagen und Rothschild genossen, ist verglichen, dafs es deshalb mit vermelten stettinschen und anderen unter Sr. Königl. Majestät in Preufsen Botmäfsigkeit stehenden vorpommerschen Unterthanen auf eben die Weise gehalten und selbige mit dem Zoll und anderen Auflagen im Sund und Belt anders und weiter nicht als Ihrer K. Majestät in Dänemark selbsteigen Unterthanen beleget werden sollen. So versprechen auch ferner Seine K. Majestät zu Dänemark, dafs sie keiner puissance, sie sei, wer sie wolle, hierin ein Mehres accordiren oder einwilligen wollen, und sollen deren Unterthanen mit Bezahlung des Solds im

Sund und dem Belt auf einem egalen und dem bereits etablirten Fufs traktirt werden.“

Es mufs auffallen, dafs in diesem Artikel von der Zollfreiheit Stettins und der anderen vorpommerschen Städte nur aus den schwedischen Zeiten, aus den Rothschilder und Kopenhagener Verträgen die Rede ist, ohne Erwähnung der eigentlichen und ursprünglichen Erwerbsart aus den hanseatischen Verhältnissen, aus dem Odenseer Rezesse und Brömsebroer Frieden, — dafs nach den Anfangsworten zu schliefsen, nur eine Veränderung mit der Zollfreiheit aus jenen beiden schwedischen Friedensschlüssen vorgehen sollte, und dafs nichts desto weniger nach den gleich darauf folgenden Worten keineswegs die Wiederherstellung des Zustandes, wie vor ihnen, nämlich auf Grundlage des Odenseer Vertrags und Brömsebroer Friedens, sondern die Gleichstellung mit den Dänen, d. h. da diese dem Zoll unterworfen waren, die Aufhebung der Sundzollfreiheit ausgesprochen ward.*)

Dieser augenscheinliche Mangel an historischer Vollständigkeit und innerer Konsequenz, der Umstand, dafs man sich erst später über die Odenseer Privilegien zu unterrichten suchte, die Erklärungen des Königs Friedrich Wilhelm I. vom 10. Dez. 1720 und 1. April 1721 an den König von Dänemark, „dafs man bei Schliefsung des Stralsunder Vertrags nur die illimitirte Zollfreiheit aus den Rothschilder und Kopenhagener Frieden, nicht aber die limitirte aus dem Odenseer Vertrag und Brömsebroer Frieden aufzugeben beabsichtigt hätte“ — dafs „in demselben des Odenseer Vergleichs und der Stadt Stettin daher fliefsender Zollbefreiung mit keinem Wort Erwähnung geschehen u. s. w.“ — die nochmalige stete Wiederholung dieses Arguments, dies Alles führt zu der Vermuthung, dafs bei Eingehung des Vertrags der historische

*) Einzelne Vorrechte, wenn auch nicht von grofsem Umfang, genossen die Dänen zu jener Zeit, wie sie z. B. noch heute für die Küstenfahrt frei vom ordentlichen Zolle sind. Da die pommerschen Städte diese Vorrechte nie zum Vollzug bringen konnten, so blieb selbst die im gedachten Vertrag zugesicherte Gleichstellung unerfüllt.

und rechtliche Zusammenhang der Sundzollfreiheit gar nicht oder nur mangelhaft vorgelegen habe.

Schon bei Unterhandlung des Bündnisses von $\frac{24}{16}$. Mai, und bevor der Stralsunder Vertrag vollzogen wurde, regten sich preussischer Seits, besonders bei dem Minister Hrn. von Ilgen lebhafte Bedenken über die den Sundzoll betreffenden Verhältnisse. Er suchte in manchen Berichten an den König nachzuweisen, wie undeutlich und doppelsinnig die dänischen Zusagen seien, und wie man Alles aufbiete, um Stettin und den anderen an Preufsen fallenden vorpommerschen Städten ihre alten Rechte und Freiheiten bei der Sundfahrt zu schmälern, und durch Klauseln und Trugschlüsse abzustreiten oder zu hintertreiben. Auch eine ausführliche Denkschrift über die Rechte Friedrich Wilhelms I. auf den Fall einer Erwerbung von Schwedisch Pommern wurde von Hrn. von Ilgen ausgearbeitet und den dänischen Kommissaren mitgetheilt. Diese stellten jedoch in Abrede, dafs die Vertragsworte in Art. 4. des Bündnisses vom $\frac{24}{16}$ Mai, „Preufsen solle Vorpommern bis zur Peene mit allen Rechten (cum omni jure) in Besitz nehmen, wie es Schweden besessen,“ eine Fortdauer der Sundzollfreiheit in sich schlössen. Obgleich sich der Minister von Ilgen grofse Mühe gab, die pommerschen Sundfreiheiten zur ausdrücklichen Anerkennung zu bringen, so operirten einmal die Dänen mit allen nur denkbaren Mitteln dagegen und, was das Schlimmste war, Friedrich Wilhelm I. legte zu geringen Werth auf den Gegenstand. Man beseitigte zuletzt den Hrn. von Ilgen, durch dessen Hände zeither der Schriftwechsel gegangen war, veranstaltete ein grofses Gastmal, lud dazu den König von Preufsen ohne seine Räthe ein, umgab ihn mit dänischen Kreaturen und legte ihm während der besten Tafelfreuden den Stralsunder Vertrag mit dem berüchtigten Artikel 2. zur Unterzeichnung vor. Dieselbe geschah auch sogleich ohne Arg den 18. Dezember, am Tage des Gastmals. Allein dieser Vertrag war so ziemlich das Gegenstück des von Hrn. von Ilgen eingereichten Entwurfs.

Denn anstatt nach diesem die Städte in Preufsisch-Vorpom-

mern im Sund und Belt, wenigstens wie die durch England und Rufsland besetzten schwedischen Provinzen behandelt werden sollten — welche doch allem Vermuthen nach damals noch die Zollfreiheit genossen, mindestens sie zu geniefsen berechtigt waren, und wobei es zur künftigen Sicherstellung der Zollfreiheit nur des Einverständnisses mit jenen beiden Mächten bedurfte, dessen Hr. von Ilgen hinsichtlich Rufslands bereits versichert war — statt dessen sollten die Städte nunmehr dieselbe Behandlung, wie die dem ordentlichen Zoll unterworfenen Dänen erfahren *), und Dänemark gab noch ein, durch seine eigne Politik schon gebotenes, für Preufsen aber mehr nachtheiliges, als vortheilhaftes Versprechen, dafs anderen Mächten ein Mehres nicht eingeräumt werden möchte.

Wir überlassen der öffentlichen Meinung, den Charakter einer Diplomatie zu bezeichnen, welche mit solchen Mitteln verfährt, und die Unbekanntschaft der kontrahirenden Partei mit dem eigentlichen Vertragsobjekt benutzt, um Bewilligungen zu erschleichen, auf welche entgegengesetzten Falles nicht hätte gerechnet werden können. Der Vertrag vom 18. Dez. 1715, obgleich unter unläugbar verdächtigen Umständen abgeschlossen, giebt den Dänen das Hauptmotiv ab, um den pommerschen Städten die gebürenden Privilegien zu verweigern.

Wollte man selbst — was indefs hiermit nicht geschieht — dem Stralsunder Vertrag eine Wirkung zuerkennen, so war dieselbe jedenfalls nur vorübergehend, da die Voraussetzung, auf welcher sie beruhte, nämlich die Theilung des Herzogthums Vorpommern zwischen Dänemark und Preufsen nicht vollzogen wurde. Dänemark sah sich vielmehr genöthigt, die gemachte Eroberung wieder herauszugeben und Preufsen erwarb seinen gedachten Antheil an Vorpommern durch den mit Schweden am 21. Januar 1720 zu Stockholm geschlossenen Separatfrieden: Letztere Macht tritt darin Pommern ab bis an die Peene,

---

*) S. die obige Anmerkung.

„mit eben dem Recht, wie es Se. Kön. Majestät von Schweden und deren Vorfahren in der Regierung, wie auch das Reich Schweden bisher besessen,“ Art. 4.,

und beide Mächte gedachten zugleich der ihren beiderseitigen vorpommerschen Unterthanen zustehenden Freiheiten vom Sundzoll ausdrücklich, indem sie sich in Art. 14. anheischig machten, dieselben Dänemark gegenüber aufrecht zu erhalten.

„Und weil Se. Kön. Maj. von Dänemark seit des bisherigen Kriegs die für die schwedischen Unterthanen durch solenne Traktate festgestellte Freiheit von dem Zoll im Sund bisher nicht gestatten wollen, sie auch selbige ihnen künftig zu entziehen und zu verweigern Ursache und Gelegenheit suchen dürften, Ihre K. K. Majestäten von Schweden und Preufsen aber beiderseits billig und recht finden, dafs diese den schwedischen Unterthanen, und zwar nicht weniger denen, welche durch diesen Traktat an Preufsen kommen, als denen, die unter schwedischer Botmäfsigkeit sind und bleiben, einmal zugestandene Zollfreiheit auch ferner ungekränkt verbleiben und gelassen werde, so wollen beiderseits K. K. Maj. auf obenerwähnten Fall daran sein, auch, da es nöthig, alle zulängliche und kräftige Mittel vorkehren und zur Hand nehmen, damit diese von der Krone Dänemark etwa vorgenommene Neuerung wieder abbestellt, und nicht weniger allen schwedischen und jetzt abgetretenen preufsischen Unterthanen die Freiheit von dem Sundzoll gemäfs den darüber abgeschlossenen Verträgen erhalten werde“ u. s. w. S. den Text in Beilage 12.

Hieraus geht offenbar hervor, dafs man den Vertrag von Stralsund, dessen hauptsächliche Bedingungen nicht zur Ausführung gekommen waren, für beseitigt ansah, und ihm keine rechtliche Folge in Bezug auf den Besitzstand der vorpommerschen Städte einräumte. Auch dänischer Seits sagte man sich los von dem obgedachten mit Preufsen geschlossenen Allianzvertrag durch Artikel 4. des schwedisch-dänischen Separatfriedens d. d.

3. Juni und Friedrichsburg d. d. 3. Juli 1720, und verzichtete mithin auf alle Konsequenzen aus demselben, zu welchem der Vertrag vom 18. Dez. 1715 gehörte. Gleichwohl entsagte Schweden durch Artikel 9. des Friedens von Friedrichsburg den Freiheiten, welche seine Unterthanen bisher im Sund genossen hatten, welche Entsagung indefs auf die an Preufsen abgetretenen Theile von Pommern natürlicher Weise keinen Einflufs hatte, und nur den damals schwedischen, erst im J. 1815 von Preufsen erworbenen Theil von Vorpommern, westlich von der Peene, in sich schlofs.

Nach dem Abschlufs des Stralsunder Vertrags glaubte Dänemark sich berechtigt, nicht allein den vorpommerschen Städten den Genufs der bisherigen Freiheiten zu entziehen, sondern es machte dieselben auch den hinterpommerschen Städten streitig, obwol der gedachte Vertrag diese durchaus nicht berührt. Preussischer Seits reklamirte man gegen diese nachtheilige Auslegung und willkürliche Ausdehnung des Vertrags. Friedrich Wilhelm I. richtete d. d. 3. Dezember 1716 ein eignes Schreiben an den König von Dänemark, worin er unter anderen Beschwerden auch eine Modifizirung des Sundzolls verlangt, „welches Alles Ich mit dem höchsten Recht von der Welt zu prätendiren habe.“ Darauf antwortete der König von Dänemark: „den Punkt wegen Modifizirung des Sundzolls anlangend, werde ich mich nach Inhalt des zweiten Artikels des Stralsunder Vertrags richten und Ew. Majestät vorpommersche Unterthanen gleich meinen selbsteignen dortigen Unterthanen, auf einem egalen und dem bereits etablirten Fufs traktiren lassen, denn ein Mehres kann ich Ew. Maj. wegen der Consequense unmöglich bewilligen, noch den andern Puissences dadurch Anlafs geben, ein Gleiches zu prätendiren und ein Mir zugehöriges, so uraltes und Mir allein von den Schweden injuria temporum und sonsten ungerechter und ungegründeter Weise disputirtes Regale zu vermindern.“

In ähnlicher Richtung wurden zahlreiche Noten zwischen den Höfen von Berlin und Kopenhagen gewechselt, den gegenseitigen Gesandten Instruktionen ertheilt und Adressen der pommerschen

Städte, besonders Stettins, mit der Bitte um Herstellung ihrer Rechte und Freiheiten entgegen genommen. Eine Vorstellung Stettins vom 15. November 1720 sucht nachzuweisen, dafs die Verträge von Odensee und Brömsebro ungeachtet des Stralsunder Traktats in Kraft geblieben, dafs derselbe nur die noch gröfseren Vorrechte aus den späteren schwedisch-dänischen Verträgen aufgehoben habe. Dies hatte wieder einen neuen Notenwechsel zwischen den beiden Regierungen zur Folge, wobei so wentg herauskam, als bei dem ersten. Dänemark nahm auf die Friedensschlüsse vom J. 1720 auch nicht die geringste Rücksicht, blieb hartnäckig bei seiner Auslegung des Stralsunder Vertrags, und suchte denselben, wo nur irgend möglich, auf Hinterpommern auszudehnen.

Als 1731 die pommerschen Städte zur Angabe aufgefordert wurden, welche Behandlung sie bei der Sundfahrt erdulden, ging der Streit von Neuem los. Allein da immer und immer keine Aenderung geschah, da auch das öffentliche Interesse — soweit ein solches damals bestand — durch andere Ereignisse abgezogen wurde, so kam die Sache mehr und mehr in Vergessenheit. 1744 beschwert man sich bereits weniger über das verletzte Prinzip des Sundzollfreiheit, als über das Quantum des Zolls. Selbst die Rückerstattung des zu viel erhobenen Zolles verweigerte die dänische Regierung, so dafs im Jahr 1750 Stettin, das unermüdlich reklamirte und protestirte, dahin beschieden wurde, „von neuen Vorstellungen sei für jetzt gar kein Erfolg zu erwarten.“ Demungeachtet dauerten die Unterhandlungen in Kopenhagen fort. Man bestritt preufsischer Seits die ganze Gültigkeit des Stralsunder Vertrags, weil derselbe unter der Voraussetzung geschlossen sei, dafs die Krone Dänemarks, nach dem damaligen Plan, den jetzigen schwedischen Antheil von Vorpommern behalten würde, und diese Voraussetzung nicht eingetroffen sei. Als auch die zollfreie Durchfuhr einer Quantität Hafer aus dem Kolbergschen Magazin nach Magdeburg als Fürstengut nicht mehr von Dänemark gestattet wurde, so erliefs Friedrich der Grofse 1752 eine Depesche an den preufsischen Gesandten in Kopenhagen, worin er ihm be-

fahl, mit gröfserer Energie aufzutreten und die alten hanseatischen Freiheiten der pommerschen Städte zu verlangen. Der Herr Gesandte kam damit aber ebensowenig zum Ziele. Zufolge mündlicher Aeufserungen der dänischen Minister hatte die Sache wegen der Stellung zu anderen Mächten grofse Schwierigkeit, und jene sagten geradezu: „dafs der Sundzoll der schönste Diamant und Augapfel der Krone sei, und das Anliegen um Freiheit davon ihnen nur Noth und Sorge mache.“ Hr. von Bernstorf, der damalige dänische Minister, ging so weit, dafs er die Garantie Frankreichs und Englands gegen die fortwährenden preufsischen Anforderungen anzurufen drohte. Darauf liefs ihm Friedrich d. Gr. wohl eine derbe Note zufertigen, aber damit war auch Alles geschehen.

Sollen wir noch erwähnen, wie fruchtlos weitere Reklamationen in den Jahren 1759, 1763 und 64, 1773, 1781 bis 83 geblieben sind? Das Einzige, wofür sie taugen, ist für den Beweis, dafs man die Sache nie ganz hat in Vergessenheit gerathen lassen, dafs man insbesondere die dänische Usurpation nie als rechtsgültig anerkannt, und seine Ansprüche, wenn schon ausgesetzt, doch nie aufgegeben hat. Der Abschlufs des Handelsvertrags vom 17. Juni 1818 hätte vielleicht die passende Gelegenheit zu einer Verständigung geboten. Allein man ging aus uns unbekannten Gründen damals darüber weg, und als bei den letzten Verhandlungen in den Jahren 1836—38 und 42—45 die Sache zur Sprache kam, und die preufsischen Bevollmächtigten dafür instruirt waren, zeigte sich Dänemark so abgeneigt gegen jede Konzession, als zu irgend einer der früheren Perioden.

Auf diese Weise ist die Angelegenheit heute gerade noch dieselbe, als im Jahr 1716, wo der Streit begann. Preufsen ist noch im Besitz derselben Rechtstitel als damals, und die zeitherige Nachgiebigkeit gegen das Interesse Dänemarks kann seinem Recht in keiner Weise präjudiziren, sollte vielmehr dazu dienen, seinen billigen Forderungen eine mehr günstige Aufnahme zu verschaffen.

Die vertragsmäfsigen Rechtstitel der vorpommerschen Städte beruhen auf dem Vertrag von Odensee und dem Frieden von Brömsebro. Im Lauf der Verhandlungen hat Dänemark seine Weigerung, die daraus abzuleitenden Ansprüche und Gerechtsame anzuerkennen, durch folgende drei Gründe motivirt:

1) Der Vertrag von Odensee habe sich überhaupt nicht auf Stettin bezogen, und wenn dies auch der Fall, so sei er durch den Verfall und die Auflösung des Hansabundes aufser Wirkung gesetzt worden.

2) Derselbe Vertrag, sowie der Friede von Brömsebro seien demnächst in den Rothschilder und Kopenhager Friedensschlüssen aufgegangen.

3) Der Vertrag vom 18. Dezember 1715 enthalte den Verzicht Preufsens auf jegliche Zollfreiheit der vorpommerschen Städte, welche bis dahin etwa noch bestanden haben möge.

Da den beiden ersten Behauptungen eine ausführliche Widerlegung bereits in dem Vorangegangenen zu Theil geworden ist, so bleibt nur die nähere Prüfung des dritten Punktes übrig, auf welchen man dänischer Seits hauptsächliches Gewicht zu legen pflegt.

Allein bevor man auf den Inhalt des Stralsunder Vertrags übergeht, ist zu fragen, ob überhaupt nur eine Berufung auf den Vertrag Statt haben kann, ob derselbe nicht vielmehr durch nachfolgende Ereignisse und daraus hervorgehende Verträge derogirt worden ist? Friedrich der Gr. hatte, wie bereits angeführt wurde, gegen das dänische Kabinet die Frage im bejahenden Sinn gelöst, und nachgewiesen, dafs der Stralsunder Vertrag aus dem Allianztraktrat vom $\frac{24}{30}$ Mai 1715 als dessen *Nebenvertrag*, als davon *bedingter* Vertrag hervorgegangen sei und also nur so lange Bedeutung und Gültigkeit haben könne, als sein Hauptvertrag und so weit die Bedingungen des Ganzen sich erfüllt haben.

Man lese den Eingang des Stralsunder Vertrags, wo es heifst: „und demnach wegen dessen, so ein Jeder von Höchstgedachten beiden Königen von dem Herzogthum Vorpommern

kraft des darüber aufgerichteten Vertrags jetzt besitzt und ferner besitzen soll, Streitigkeiten leicht entstehen könnten, so ist nach einigen deshalb gehaltenen Konferenzen und Unterredungen darüber folgender Vergleich errichtet worden" und man wird sich überzeugen, dafs der Vertrag nur in der Voraussetzung abgeschlossen wurde, dafs die projektirte Theilung von Schwedisch Pommern wirklich geschehe, für diesen Fall sollte der Stralsunder Vertrag die künftigen nachbarlichen Verhältnisse zwischen Preufsen und Dänemark reguliren. Dieser Fall nun ist nicht eingetreten. Dänemark gab den ihm bestimmten Theil von Vorpommern nicht nur wieder an Schweden zurück, sondern sagte sich auch im Stockholmer Frieden ausdrücklich von allen Verträgen los, die es mit fremden Mächten während des Kriegs zum Nachtheil Schwedens eingegangen sein mochte. Unzweifelhaft gehören aber zu diesen Verträgen das Offensiv- und Defensivbündnifs mit Preufsen vom $\frac{24}{30}$. Mai 1715 über die Theilung einer schwedischen Provinz, und folglich der auf dem Bündnifs beruhende, accessorische Vertrag von Stralsund d. d. 18. Dez. 1715.

Dänemark hatte in dem Allianzvertrag Preufsen Gewährleistungen versprochen, die letztere Macht niemals erhalten hat. So mufste dieselbe für den Besitz Vorpommerns eine Summe von 2 Millionen Thaler an Schweden bezahlen, das wichtige Stimmrecht auf Reichs- und Kreistagen bezüglich des pommerschen Herzogthums ebenfalls an Schweden überlassen und insbesondere auf die Aufhebung des überaus lästigen Zolles in Wolgast verzichten. Hätte Dänemark den ihm zugewiesenen Theil von Pommern behalten, so war es durch den Allianzvertrag Art. 2. verpflichtet, den Wolgaster Zoll aufzuheben, und Preufsen hätte weder zwei Millionen gezahlt, noch auf die Reichsstandschaft verzichtet. Dänemark trägt aber die alleinige Schuld an diesem Gang der Sache, denn als siegende Macht war es durchaus nicht zur Abtretung gezwungen, man weifs, dafs es als Preis derselben den Verzicht Schwedens auf die Freiheit vom Sundzoll verlangte, dafs es für vollständige und unverkürzte Wiedererlangung dieses Kleinods

selbst den Länderbesitz und die darauf eingegangenen Verpflichtungen im Stiche liefs. Wie mag aber noch Dänemark verlangen, dafs seine einseitigen Handlungen fremde Staaten präjudiziren sollen? Preufsen hat das, was es kraft des Vertrags von Dänemark ohne Vergütung empfangen sollte, theils von Schweden erkaufen müssen, theils gar nicht erlangt. Der Vertrag vom 18. Dezember ist stillschweigend durch die Natur der Sache, durch den Gang der Ereignisse und durch seine Abhängigkeit von dem Allianz- und Theilungsvertrag, der nicht zur Ausführung kam, und wovon Dänemark sich ausdrücklich lossagte, ganz bedeutungslos und aller Folge und Wirkung entkleidet worden. Mit welchem Recht mag man also jetzt eine einzelne Bestimmung desselben zum Nachtheil Preufsens in Anwendung bringen? Der dänischen Diplomatie bleibt es vorbehalten, in einer Zeit, wo die Politik ohne Rückhalt und Versteck in offnem redlichem Verkehr nach Treu und Glauben des Worts und der Verträge betrieben wird, den Grundsätzen der venetianischen Staatskunst anzuhängen.

Wenn die Ungültigkeit des Stralsunder Vertrags konstatirt ist, so braucht man sich um seinen Inhalt und dessen Bedeutung nicht zu kümmern. Doch wollen wir, um die Sache zu erschöpfen, auch hier darthun, dafs preufsischer Seits niemals mit dem Art. 2. eine Verzichtleistung auf die Gerechtsame ausgesprochen sei, welche die vorpommerschen Städte aus dem Vertrag zu Odensee und dem Frieden von Brömsebro erworben haben.

Der Art. 2. des Stralsunder Vertrags bezeichnet als Gegenstand des Vergleichs ausdrücklich nur die Freiheiten, welche die vorpommerschen Unterthanen zu schwedischer Zeit kraft der Friedensschlüsse von Kopenhagen und Rothschild genossen. Wegen dieser — lautet der Artikel — ist verglichen, dafs es deshalb mit den an Preufsen fallenden vorpommerschen Unterthanen ebenso gehalten werden solle, wie mit den eignen Unterthanen des Königs von Dänemark. Preufsen konnte also für die vorpommerschen Städte nur auf die Freiheiten aus den schwedisch-dänischen Verträgen, keineswegs aber auf diejenigen verzichten, welche die

Städte aus eignem Rechte, als Mitglieder des Hansabundes und kraft des diese Rechte bestätigenden Friedens von Brömsebro besafsen. Eine solche Verzichtleistung würde, hätte man sie beabsichtigt, jedenfalls unter ausdrücklicher Erwähnung der Odenseer und Brömsebroer Verträge — gerade so gut als die Frieden von Kopenhagen und Rothschild genannt sind — mit bestimmten Worten geschehen sein. Sie kann ohne eine solche ausdrückliche Erklärung um so weniger angenommen werden, als den Rechten der Privaten — und die pommerschen Städte hatten diese Freiheiten als eigentliche Privatrechte erworben (s. darüber das Nähere oben) — durch Staatsverträge nicht zu nah getreten wird und deren Aufhebung, wo sie nicht ausdrücklich erklärt ist, niemals vorausgesetzt werden darf. Nur im Nothfall sagt Klüber, öffentliches Recht des d. Bundes §. 551, sei ein Eingriff in wohlerworbene Privatrechte von Staatswegen rechtmäfsiger Weise zuläfsig. Von einem Nothfall aber, worin Preufsen bei Abschlufs des Stralsunder Vertrags sich befunden, kann in keinerlei Weise die Rede sein.

Man hat sich daher preufsischer Seits immer darauf berufen, dafs der Vertrag vom 18. Dezember die auf speziellen Rechtstiteln beruhenden Gerechtsame pommerscher Städte nicht berührt habe. „Denn“, wie es in einem Schreiben von 1721 an das dänische Kabinet heifst, „dergleichen jura privata werden in öffentlichen Traktaten nicht aufgehoben, sondern tacite reservirt, dafür denselben nicht per expressum derogirt wird, welches aber respectu der Stettinschen Zollfreiheit mit keinem Worte geschehen.“

Vorausgesetzt, der Stralsunder Vertrag könne irgend eine Gültigkeit ansprechen, so war die Verpflichtung daraus jedenfalls eine doppelte, für Dänemark so gut, als Preufsen. Preufsen gab die schwedische Zollfreiheit auf, Dänemark versprach nur seinen eigenen Unterthanen gleiche Behandlung der pommerschen Städte bei der Sundfahrt. Allein Dänemak hat dies Versprechen nicht erfüllt. Es hat nämlich jenes Minimum der Berechtigung den pommerschen Städten theils ganz entzogen, theils nur mangelhaft

gewährt. Wenn auch zur Zeit der Abschliefsung des Vertrags die dänischen Unterthanen den sogenannten, nicht privilegirten Nationen gleich behandelt wurden, so hat sich dies doch späterhin geändert, ohne dafs die ihnen zu Theil gewordenen Erleichterungen auf die betreffenden preufsischen Unterthanen wären erstreckt worden. Auch sind späterhin der Schifffahrt und dem Handel anderer Nationen, z. B. Rufslands im Vertrage von 1782, Bewilligungen gemacht worden, die ebenso wenig jenen preufsischen Unterthanen zu gut gekommen sind, was nicht minder dem Wortlaut des Stralsunder Vertrags zuwider läuft.

Will man sich nun begnügen, die Grundsätze des Privatrechts zu analoger Anwendung zu bringen, so giebt die Nichterfüllung der Stipulationen eines Staatsvertrags dem verletzten Theil die unstreitige Befugnifs, den anderen zur Erfüllung, resp. zum Schadenersatz zu nöthigen. Will man sich aber an die, in der Theorie des Völkerrechts vielfach aufgestellten Grundsätze halten, wornach Nichterfüllung eines Vertrags von einer Seite, dem andern Theile sofort von dem ganzen Vertrage (wo nicht gar auch von allen und jeden mit demselben Paziszenten geschlossenen Verträgen) entbinden soll (s. Klüber, Völkerrecht, §. 163.), so könnte man ohne Weiteres dem Stralsunder Vertrag, was er immer für den Sundzoll stipulirt haben mag, seine verbindliche Kraft für Preufsen absprechen und auf die Privilegien des Odenseer Vertrags zurückgehen.

Wo man also den Vertrag vom 18. Dezember 1715 anfafst, ob an seiner Gültigkeit überhaupt, ob speziell an seinem Inhalt, ob an seinem Vollzug, überall erscheint er als zu Recht unbeständig und haltlos, und keinesfalls kann die Fortdauer eines Zustandes, wie er für die ehemalig vorpommerschen, im Jahr 1720 an Preufsen abgetretenen, Städte noch heute zu ihrem gröfsten Nachtheil und Verlust besteht, als bindend für eine Regierung angesehen werden, welcher das Recht und Wohl ihrer Unterthanen und die Aufrechthaltung der eignen Würde am Herzen, und dafür kein Mittel zu fern oder zu hoch liegt.

Zu 2.

Was die Verhältnisse der hinterpommerschen Städte betrifft, welche bereits lange vor dem nordischen Krieg und allermeist durch den westfälischen Frieden an Preufsen gekommen waren, so kann ihnen der Stralsunder Vertrag, als sie gar nicht berührend, in keiner Weise entgegengesetzt werden. Es giebt überhaupt kein staatsrechtliches Fundament, woher sich eine Aufhebung der von diesen Städten durch die Verträge von Odensee und Brömsebro erworbenen Rechte deduziren liefse. Die Fortdauer dieser Rechtstitel findet vielmehr eine faktische, allen Widerspruch aufhebende Bestätigung darin, dafs die Städte Kammin und Kolberg auf Grund der gedachten Verträge sich noch heute im Besitz der alten Freiheiten befinden.

Bis zum Ausbruch des nordischen Krieges hatten die hinterpommerschen Städte ihre Odenseer Privilegien bei der Sundfahrt unangefochten ausgeübt. Der Krieg mochte freilich unvermeidliche Störungen mit sich bringen und überhaupt den Handel und die Schifffahrt einzelner Ostseehäfen hart betreffen, demungeachtet ergeben die Urkunden, dafs bis zum Jahr 1723 und während Stettin und die vorpommerschen Städte bereits ihre Zollfreiheit eingebüfst hatten, die hinterpommerschen Schiffe in der Mehrzahl vertragsmäfsig begünstigt waren. So heifst es in den Berichten der Magistrate von Kammin, Kolberg und Treptow vom Jahr 1723:

> „dafs sie bis jetzt keine Klage zu führen hätten, indem ihre Waaren, aufser Wein und Kupfer, nach wie vor ohne einige Hindernifs nach dem Odenseer Vertrag und dem Brömsebroer Frieden im Sunde zollfrei passiren, wenn solche gehörig certificirt werden u. s. w.“

Für Stolpe und Rügenwalde lag der Seeverkehr längere Zeit darnieder, so dafs sich ihnen zur Ausübung der hanseatisch-pommerschen Sundrechte nur selten Gelegenheit darbot. Als jedoch diese Städte nach dem Krieg sich wieder erholten, und die Fahrt durch den Sund aufnahmen, wurden ihnen die Zollfreiheiten, welche Kolberg und Kammin zu Statten kamen, verweigert. Sie

beschwerten sich zuerst in den Jahren 1728 und 1729. Auch Treptow hatte zuerst 1730 wegen einzelner Fälle, 1739 und 1740 über umfassendere, grundsätzliche Verletzungen und Eingriffe Klage zu erheben. In ähnlicher Weise Kolberg, zuerst 1735 über ungebürliche Zollerhebung auf Branntwein und Weinessig (unter dem Vorwand der im Odenseer Vertrag anerkannten Verzollung des Weines). Später, seit 1740 klagte Kolberg und seit 1755 auch Kammin über anderweite, mehr in das Grofse gehende Beeinträchtigungen.

Die preufsische Regierung nahm von dieser, dem klaren Buchstaben der Verträge zuwiderlaufenden Bedrückung ihres Ostseehandels mehrfachen Anlafs zu Reklamationen gegen Dänemark. Es wurden sowohl wegen der einen, als der andern, so wie auch aller Städte, über einzelne Fälle so gut, als über die Prinzipfrage, weitläufige Verhandlungen gepflogen und Noten über Noten gewechselt. Allein da den Worten der Nachdruck des Handelns fehlte und Dänemark in der „Logomachie“ des Sundzolls von Alters her gewandt und geübt war, so sind die Resultate davon bis heutzutage dieselbe Leere und Vergeblichkeit geblieben, als bei den übrigen Reklamationen.

Den ebenso klaren, als vertragsmäfsigen Rechtstiteln, worauf sich die preufsischen Ansprüche stützen, stellte man dänischer Seits (in der Ministerialantwort von 1730) die nichtigsten Scheingründe und unrichtigsten Thatsachen entgegen, als da sind, dafs Stolpe und Rügenwalde keinen Antheil an dem Odenseer Vertrag gehabt hätten, weil sie weder in demselben benannt, noch zu der Zeit Mitglieder des Hansebundes gewesen wären — dafs der Vertrag von Brömsebro sie ebenso wenig in sich schliefse, weil sie nicht zu dem eigentlichen Pommern gehörten, und dafs endlich ihre Rechte, wenn sie überhaupt bestanden, durch Verjährung erloschen wären.

Durch urkundliche Beweise der vollgültigsten Art — das, Nähere darüber kam bereits S. 153 zur Sprache — ist dargethan dafs Stolpe und Rügenwalde zur Zeit des Odenseer Vertrags der

Hansa und zwar als „ostersche Städte“ angehörten. Der Odenseer Vertrag ist, wie ebenfalls schon ausgeführt wurde, im Auftrag des ganzen Bundes, und nicht von einzelnen Städten eingegangen worden, so dafs darauf, ob die eine oder andre Stadt namentlich benannt ist, gar Nichts ankommt. Kolberg steht auch nicht im Vertrag und wird dessenungeachtet heute noch als ostersche Hansestadt behandelt. Die Annahme, dafs Stolpe und Rügenwalde zur Zeit des Brömsebroer Friedens nicht zu Pommern gehörten, ist rein willkürlich und wird weder durch die Geschichte noch Geographie gerechtfertigt. Bedürfte dieselbe überhaupt eines urkundlichen Gegenbeweises, so liegt derselbe in dem pommerschen Haupttheilungsrecefs vom Jahr 1569.

Was den Einwand der Verjährung anlangt, so kann derselbe in keiner Weise als zu Recht beständig anerkannt werden. In staats- und völkerrechtlichen Verhältnissen ist eine Verjährung nach Analogie des Privatrechts zufolge der überwiegenden Ansicht der Publizisten und Staatsmänner nicht zulässig, vielmehr wird zwischen vollkommen souveränen Staaten in der Regel überall keine andre, als die sogenannte unvordenkliche Verjährung angenommen.

Uebrigens fragt sich auch, ob der nöthige Zeitraum abgelaufen ist, um eine unvordenkliche Verjährung, d. h. über Menschengedenken hinaus anzunehmen. Die letzten Reklamationen wegen Verletzung der den hinterpommerschen Städten zuständigen Sundfreiheiten finden sich aus den Jahren 1777 bis 79. Man hatte Holz und Leinwand, das als Eigenthum und für Rechnung eines Rügenwalder Kaufmanns auf dessen eigenem Schiff durch den Sund ging, mit dem Zoll belegt und das Zertifikat mit dem Bemerken zurückgewiesen, „dafs man sich über die Prätension wundere”. Darauf hin erhielt der preufsische Gesandte in Kopenhagen die Instruktion, auf Wiedererstattung des bezahlten Zolls zu dringen und zugleich die Herstellung der vertragsmäfsigen Freiheit zu beantragen. Blieb auch die letztere Mühe, wie alle früheren, erfolglos, so glückte es doch, die Rückerstattung

eines bereits entrichteten Sundzolls für eine Schiffsladung von 240 Wispeln Roggen zu erlangen.

Dieser Vorgang geht nun aber nicht „über Menschengedenken" hinaus und könnten an den betreffenden Orten wohl noch Zeugen aufgebracht werden. Uebrigens wollte man selbst die unvordenkliche Verjährung annehmen, so kann diese Annahme auf der Stelle durch den Beweis entkräftet werden, dafs der Zustand des Besitzes in einer unrechtmäfsigen Weise begonnen habe, ohne dafs durch einen etwa später hinzutretenden Rechtsgrund dieser Mangel gehoben worden sei. Das durch ausdrückliche Verträge verbürgte Recht der hinterpommerschen Städte kann durch einen Nichtgebrauch, auch während der längsten Zeit, nicht verloren gehen, am wenigsten, wenn der andere Paziszent die Schuld dieses Nichtgebrauchs trägt, weil er von seiner Seite den Vertrag nicht vollzieht und von der andern den Vollzug nicht gestattet. Dänemark hat in dieser Frage der hinterpommerschen Städte nur den Mifsbrauch und das Unrecht, und dazu die Schonung und Nachsicht der preufsischen Regierung zu seinen Hülfsmitteln, und wie sehr es ihm sonst gelingen mag, sich hinter Klauseln, Deutungen und Mystifikationen zu bergen, hier hat es nicht nur den Sinn, sondern auch jedes Wort der Verträge und den klaren, einfachen Lauf geschichtlicher Thatsachen gegen sich.

Allein die Anomalie des Zustandes wird um so auffallender, als Dänemark, während es Stolpe, Rügenwalde und Treptow aufser Besitz ihrer Sundprivilegien gesetzt hat, dieselben den beiden andern hinterpommerschen Ostseestädten, Kammin und Kolberg, bis auf den heutigen Tag zugesteht. Dafs die Verträge von Odensee und Brömsebro die Grundlage des Rechts sind, welche diese Städte noch jetzt ausüben, unterliegt keinem Zweifel. Für Kolberg wird Solches ausdrücklich anerkannt, einmal durch das dänische Rescript an die Oresundische Zollkammer d. d. Friedensburg 13. März 1735, worin der Umfang der der Stadt Kolberg als hinterpommerscher und Osterscher (Hanse-) Stadt auf Grund jener Verträge zustehenden Freiheiten genau bezeichnet wird,

und sodann durch ein Schreiben des dänischen Ministeriums d. d. Kopenhagen 15. September 1736, worin es ausdrücklich heifst, dafs „ratione der Kolbergischen durch den Sund gehenden Schiffe und Waaren, es nach dem buchstäblichen Inhalte des Odenseer Vertrags de anno 1560 gehalten und von selbigen nichts Anderes, als was darin wörtlich ausgedrückt, verlangt werden solle."

Die Zollfreiheit von Kammin mufs sich aus gleichen Verhältnissen ableiten, wenigstens bliebe dann nichts Anderes übrig, als auf die Friedensschlüsse von Kopenhagen und Rothschild zurückzugehen und von der Zeit, wo Kammin als schwedische Stadt galt, noch gröfsere Privilegien abzuleiten, als jetzt in Anspruch genommen werden, wo man bei dem Vertrag von Odensee stehen bleibt. Allein wie unbedeutend auch der Handel und die Schifffahrt dieser beiden Städte sei, wie wenig Einbufse im Sundzoll Dänemark von ihren Freiheiten leiden möchte, so hat es sie dennoch in keiner Weise ungekränkt und unverkürzt gelassen und, wie wir schon oben bemerkten, zu wiederholten Beschwerden Anlafs gegeben. Man suchte sowohl den Umfang der Rechte faktisch zu beschränken, als auch über den Rechtstitel Zweifel zu erheben. Da aber das eigene Zugeständnifs in verschiedenen Dokumenten und mit den bündigsten Worten dagegen sprach, so verfiel man, wohl um zur Zeit Vortheil daraus abzusehen, auf den Ausweg, die Garantie der feierlichsten Verträge und ihre Anerkennung nur als eine Konvenienz, als eine gnädige Bewilligung und Nachsicht der dänischen Regierung darzustellen. Es mufs befremden, dafs sich Preufsen bei dieser Darstellung beruhigte und, weil doch die Städte im Besitz der Freiheiten blieben, auf den Ausdruck und die Form des Anerkenntnisses keinen besonderen Werth legte. Jedenfalls überbot man die strengsten Gesetze diplomatischer Courtoisie, als man bei Abschlufs des Handelsvertrags vom 17. Juni 1818 — in der Deklaration von selbigem Tage, s. Beilage 8, — sich die Sundzollfreiheit der Städte Kammin und Kolberg „auf alten Gebrauch" und auf blofse „condescendance de la part du gouvernement danois" zusichern liefs, anstatt sein

Recht aus den Verträgen mit klaren und präzisen Worten zu behaupten. Der preufsische Bevollmächtigte, welcher in den Jahren 1843 bis 45 die Unterhandlungen in Kopenhagen führte, wird ohne Zweifel nicht unterlassen haben, in seinen Reklamationen für die pommerschen Städte die Angelegenheit in das wahre Licht zurückzuführen, dem dänischen Kabinet dergleichen Ausflüchte im Entstehen zu benehmen und auf eine ausdrücklichere, den Verträgen gemäfse Anerkennung der den Städten Kammin und Kolberg zuständigen, noch heute von ihnen ausgeübten Rechte zu dringen.

Aber auch der Umfang der Odenseer Freiheiten ist den gedachten zwei Städten verkümmert und gemindert worden. Zwar ist ihr Recht noch heute soweit anerkannt, dafs sie eigenes Gut in eigenen Schiffen gegen Erlegung eines Rosenobels durch den Sund führen. Dagegen hat man ihnen die weitern Prärogative des Odenseer Vertrags, Güter anderer Städte, welche in den Vertrag von Odensee und den Frieden von Brömsebro eingeschlossen sind, ebenfalls gegen Erlegung eines Rosenobels vom Sundzoll zu befreien, neuerdings abgesprochen.

Gleichwohl haben sie auf den vollen Genufs der Odenseer Freiheiten den begründetsten Anspruch. Daraus, dafs die übrigen in den Verträgen von 1560 und 1645 begriffenen Hansestädte aufser Besitz der alten Freiheiten gesetzt worden sind, läfst sich den Städten Kammin und Kolberg noch nicht das Recht bestreiten, die Güter jener Städte fortdauernd gegen Erlegung eines Rosenobels durch den Sund zu führen. Sie besitzen dies Recht als eigenes Recht und als wesentlichen Bestandtheil ihrer Freiheiten aus jenen Verträgen. Auch hat man dänischer Seits gegen Mitte vorigen Jahrhunderts, mithin zu einer Zeit, wo der alte Hansabund längst aufgelöst und die übrig gebliebenen Städte nicht im Besitz der alten Vorrechte waren — ausdrücklich anerkannt, dafs der Stadt Kolberg (und mit gleichem Recht der Stadt Kammin) die Sundzollfreiheit in dem Umfang des Odenseer Vertrags zustehe und diesen Umfang dahin erklärt, dafs sie „als osterscher

Hansestädte Kaufleute mit gehöriger Zertifizirung der Waaren von ihren eigenen Gütern und Schiffen 1 Rosenobel zu geben und, wenn sie andere Güter inne haben, die da in die wendischen oder anderen Städte gehören, vom Schiff 1 Rosenobel und von den Gütern 1 Rosenobel nebst Schreib- und Tonnengeld zu bezahlen, auch anbei die Güter, so sonderlich zollbar sind, als Wein und Kupfer und dergleichen andere Güter, so in die osterschen Hansestädte nicht gehören a part nach ihrer Gebür zu verzollen haben."

Zu 3.

Neu-Vorpommern, d. h. das Land jenseits der Peene nebst der Insel Rügen, war im Frieden vom $\frac{\text{3. Juni}}{\text{3. Juli}}$ 1720 von Dänemark an Schweden gegen Aufopferung der Sundzollfreiheit zurückgegeben und im Jahr 1815 der preufsischen Monarchie einverleibt worden. Alles, was Neu-Vorpommern den von Schweden zu Gunsten seiner sämmtlichen Unterthanen früher erlangten Stipulationen verdankte — darunter die Zollfreiheit im Sund — fiel durch den Frieden von 1720 von Rechtswegen fort.

Es fragt sich aber, ob die in dem Odenseer Vertrag festgestellten und durch den Brömsebroer Frieden bekräftigten Privilegien, davon in dem Frieden von 1720 keine Erwähnung geschieht, auch für die neuvorpommerschen Städte als wohlerworbene Privatrechte nicht in gleicher Weise fortzudauern hatten, wie sich dies bei Stettin und den dazu gehörigen Städten behaupten läfst?

Unter den neuvorpommerschen Städten waren Stralsund und Greifswalde als Hansestädte (erstere sogar als wendische) aus dem Odenseer Vertrag, bei dessen Abschliefsung beide durch eigene Abgeordnete mitgewirkt hatten, berechtigt. Als pommersche Städte erhielten sie durch den Brömsebroer Frieden die Fortdauer dieser Rechte zugesichert. Als schwedische Städte gelangten sie bis 1720 zur unbeschränkten Zollfreiheit, d. h. zur Befreiung von Schreib-, Tonnen- und Rosenobelgeld, desgleichen vom Wein- und Kupferzoll. Daran nahm auch Wolgast

Theil, dessen hanseatische Eigenschaft nicht nachzuweisen ist. Mit dem Jahre 1720 verloren sie die Zollfreiheit, traten aber, da sie unter schwedischer Herrschaft verblieben, den im Sund meist begünstigten Nationen bei, und nicht mit Unrecht mag darin der Grund liegen, dafs die Städte zu keiner Zeit eine Beschwerde noch Remonstration versuchten, um in den Besitz ihrer alten Privilegien zu gelangen. Ueberhaupt sind ihre Verhältnisse durch den Umstand der schwedischen Unterthänigkeit so eigenthümlich modifizirt, dafs sich die Verhältnisse der preufsisch pommerschen Städte damit nicht vergleichen lassen. Theilen sie auch ein und denselben Ursprung der Rechte und Freiheiten, so haben doch die Zeitereignisse ihre Zustände und Interessen weit von einander getrennt und auf sie die verschiedensten Wirkungen ausgeübt. Dafs die Krone Schweden befugt gewesen sei, im Frieden von 1720 in solcher Ausdehnung der Sundzollfreiheit ihrer Unterthanen zu entsagen, läfst sich wegen der äufsersten Bedrängnifs ihrer Lage zur Zeit der Abschliefsung des Vertrags wohl rechtfertigen. Der Fall, der so unbedenklich, wie kein anderer, die Aufopferung und Aufhebung von Privatrechten zu entschuldigen vermag, der Fall unabwendbarer Noth war unzweifelhaft eingetreten. Schweden war in die Hände seiner Feinde gegeben und Dänemark würde sich keinesfalls mit einem minder umfassenden Verzicht auf die schwedischen Sundzollfreiheiten zufrieden gestellt haben.

Zu 4.

Die Hansa hat Jahrhunderte lang auch preufsische Städte zu Mitgliedern gehabt. Sie gehörten ohne Zweifel zu den osterschen Städten, wenigstens rechnet die S. 10 erwähnte Zollrolle von 1558 Königsberg, Danzig und Elbing zu dieser Kategorie. Der Odenseer Vertrag ist daher unbedenklich auch auf die in Preufsen belegenen Hansestädte bezogen worden. Ein Schreiben des Königs von Dänemark an den Herzog Albrecht Friedrich von Preufsen d. d. 11. Juni 1569 gedenkt rechtfertigend der temporären Erhebung eines Lastzolls während des damaligen Kriegs mit Schweden, und

verspricht nach Herstellung des Friedens nicht allein solchen Lastzoll wieder aufzuheben, sondern auch „die preufsischen Unterthanen ihrer befugten Freiheiten und Privilegien in seinen Reichen und Strömen geniefsen zu lassen." Eine nähere Bezeichnung dieser Freiheiten und Privilegien findet sich nicht vor, vielmehr erscheinen die Städte schon zu Ende des 17ten Jahrhunderts dem Sundzoll unterworfen, wie er von den Nationen erhoben wurde, auf welche der Odenseer Vertrag keine Beziehung hat. Aus Berichten der Königsberger und Danziger Magistrate und Handelsinnungen geht hervor, dafs die preufsischen Schiffe den gewöhnlichen Waarenzoll und darüber 1 Rosenobel für die Ladung zahlen mufsten, dafs sie aber von dem Rosenobel für das Schiff frei waren, wenn sie die gehörigen Zertifikate vorzeigen konnten*). Es scheint demnach, dafs die preufsischen Schiffe etwas

*) Das Kammergericht in Königsberg, im Jahr 1763 zur Anzeige aufgefordert, „welcher Gestalt die preufsischen schifffahrenden Unterthanen mit ihren eigenen Schiffen und Waaren im Sund in Ansehung des Zolls und der Visitation traktirt werden und was sie daselbst erlegen müssen", antwortete darauf unter Anderem:

„wie die Schiffe und Waaren der königlich preufsischen Unterthanen im Sunde in Absicht auf den Zoll und die Visitation mit allen anderen Nationen — falls nicht einige, wie die Kolbergschen Kaufleute, in gewisser Art davon befreit sind — auf gleichen Fufs behandelt werden und den Zoll in Spezies nach der hierbei gehenden Zollrolle entrichten müssen. Es ist zwar selbige nicht eine Original Sundsche Zollrolle, sie ist aber aus den von den Schiffern mitgebrachten Zollregistern nach und nach gesammelt und vom hiesigen Lizent-Kollegio auf das Sorgfältigste zusammengetragen, daher sie hierbei zu einer sicheren Nachweisung dienen kann. Aufser diesem Zoll wird noch von dem sogenannten Stückgut und den Weinladungen, besonders wenn viele Empfänger interessirt sind, ein Rosenobel oder $4\frac{3}{4}$ Th. Spez. für die Ladung überhaupt genommen. Von den Schiffen mufs sonsten auch ein Rosenobel bei jeder Reise erlegt werden, allein von dieser Abgabe sind die preufsischen Schiffe frei, wenn selbige ein beeidetes Zertifikat vom Königsberger Lizent-Kollegio aufweisen, dafs das Schiff königlich preufsischen Unterthanen zugehöre und kein Fremder darinnen einen Antheil habe."

In einem Mémoire sur les droits et usages relatifs au passage du Sund et des deux Belts vom Jahr 1780 (Verfasser ist Hr. von Bismark, damaliger preufsischer Gesandter am dänischen Hofe) heifst es:

„Les villes ci-devant anséatiques de la Prusse, tel que Memel, Königsberg,

schlechter als die privilegirten und etwas besser als die nicht privilegirten behandelt wurden. Beschwerden über den Sundzoll an sich, sowie Gesuche und Reklamationen um Wiederherstellung der hanseatischen Privilegien liegen zwar von Seiten der preussischen Städte mehre vor, allein sie haben in Betracht ihrer Erfolglosigkeit schon seit Anfang des vorigen Jahrhunderts aufgehört, und die wenigen Nachrichten über die preufsische Schifffahrt im Sund sind wohl nur der Belehrung wegen, und veranlafst durch die Reklamationen der pommerschen Städte und die Negoziationen über Handelsverträge mit Dänemark, eingefordert worden.

Wenn wir von dieser ausführlichen Abhandlung das Gesammtergebnifs in wenige Worte fassen, so folgt:

1) dafs für Neu-Vorpommern, desgleichen für Ost- und Westpreufsen nach den vorliegenden Thatsachen und Verhältnissen besondere Rechtsansprüche rücksichtlich des Sundzolls sich nur schwach begründen und schwer durchführen lassen.
2) Dafs Stettin nebst den übrigen vorpommerschen Städten auf die im Odenseer Vertrag zugesicherten Privilegien mit vollem Recht zurückzugehen befugt ist, dafs weder die Friedensschlüsse von Rothschild und Kopenhagen, noch der preufsisch-dänische Vertrag von Stralsund rechtliche Hindernisse in den Weg legen, dafs Dänemark die rechtlichen Vordersätze fehlen, um sich auf eine unvordenkliche Verjährung zu berufen, und dafs preufsischer Seits sogar eine Entschädigung wegen der

Pillau, Elbing, Dantzig, qui jouissoient dans les anciens tems des mêmes privilèges (nämlich wie die vorher behandelten pommerschen Städte auf Grund des Odenseer Vertrags), les ont non seulement perdus, mais sont soumis tout comme Lubeck et Bremen au payement de ces anciens et des nouveaux droits, de sorte qu'ils payent outre les droits ordinaires, qu'on percait d'eux sur le pied des nations non favorisées, un Rosenoble pour la cargaison, et lorsqu'ils ne sont pas munis de patentes de navigation nécessaires, ils payent outre cela encore un Rosenoble du bâtiment."

langjährigen Vorenthaltung jener Freiheiten von Rechtswegen gefordert werden kann.

3) Dafs den hinterpommerschen Städten ein noch einfacheres und rein unbestrittenes Recht auf Herstellung ihrer hanseatischen Sundprivilegien, Kammin und Kolberg insbesondere auf die ganze unverkürzte Vollziehung des Odenseer Vertrages zusteht.

Preufsen braucht sich für den gröfsern Theil seiner Ostseeküste weder auf die Prinzipfrage noch auf die Legitimität des Sundzolls einzulassen, es hat das Recht aus feierlichen Verträgen für sich, und was eine Hauptsache, es hat auch die Kraft und Macht, um das Recht durchzusetzen, wenn es will.

Beilagen.

Beilage I.

Auszug aus dem Friedensvertrag, geschlossen zu Speier den 23. Mai 1544 zwischen dem Kaiser Karl V. in seiner Eigenschaft als Erbfürst der Niederlande einerseits und dem König von Dänemark Christian III., den Herzogen Johann, Adolf, Friedrich von Schleswig-Holstein und ihren Unterthanen andererseits. (Dumont Corps Diplomatique du droit des gens. T. IV, P. II, p. 273.

— — — — — — — — — —

Erstlich, dasz aller Unwill, Uneinigkeit, Feindschafft, Vehde und Kriege zwischen den vorgenandten Landen und Gebieten der Kayserl. Majestät an einem und dem erwehlten Konig Christian, seinen Brüdern, gemelten Konigreichen, Fürstenthumen und Landen andern Theils von heut dato in künfftig Zeit gantz ersuncken, ab seyn, und in alle Wege aufhören sollen, und hinführo an zwischen den Fürstenthumen Braband, Limburg, Geldern und Lutzemburg, den Graffschafften Flandern, Artois, Heingaw, Holland, Zeeland, Zutphen und Namur, den Herrschafften Frieszland, Uttrich, diesz und jenenseits der Jszel, Groningen und Mechelen, und aller jetztgemeldten Landen und Gebieten, Hindersassen, Inwohnern und Unterthanen Kayserlicher Majestät in derselben Nieder-Erblanden, und auch von wegen Hochgedachten erwehlten Königs zwischen den Königreichen Dennemark, Norwegen, Gothen und Wenden, den Hertzogthumen Schleszwig, Hollstein, Stormarn und Ditmarschen und allen andern Gebiethen und Landen, und deren Inwohnern des erwehlten Königs und seiner Brüder Unterthanen, und aller gemelten Theil, Erben und Nachkommen gute aufrichtige und beständige Freundschafft, Einigkeit und Friede seyn;

zu Land, Meer und süssen Wasser, und zu ewigen künfftigen Zeiten weren, bleiben und gehalten werden soll; also, dasz die Unterthanen der vorgenandten Konigreiche und Landen zu beideu Theilen zu Land und Wasser zu den genanten Konigreichen, Fürstenthum, Herrschafften, Landen, Stedten und Haffen, auch allen und jeden Wasser-stromen allenthalben sicher, frey und veilig handeln, wandeln, reisen, schiffen, fahren, und darinnen so lang sie wollen, bleiben und handthieren, daselbst proviant, Nahrung, und alle ander Nothdurfft ohne alles Wiedersprechen, kaufen und verkaufen, auch aus denselben Konigreichen, Fürstenthumen, Landen, Städten, Haffen, Wasser-strömen, und deren jeden so offt es ihnen gefällig, zu ihren eigen oder andern frembden Landen mit ihren eigen gedingten oder entlehenden Schiffen, Wagen, Karrn, Pferdten, Wahren, Haab und Gütern, und allen andern, nichts ausgenommen noch hintangesetzet, hin und wieder ziehen und wandern, gleichermassen, wie sie solches alles in ihren eigenen Vaterlanden thun mochten, und die Unterthanen derselber Orthen und Landen selbst thun könten, also, dasz sie keines gemeinen oder sondern Geleits, Gönnung oder Erlaubnusz bedürffen, auch in keine der vorgeschriebenen Örter Geleit, oder Vergönstigung zu fordern schuldig seyn sollen, sondern auf Bezahlung der gewöhnlichen Zoll ohne alle Verhinderung, wie von alters hero (doch dasz sich ein jeder gebührlig halte) ihr Gewerb und Kauffmanschafft frey ohnverhindert treiben sollen und mögen, also, dasz weder ihre Persohnen, noch Haab, Güter oder Waare durch den Fürsten, in des Gebiet das ist, oder durch desselben Stadthalter, Vögte, Amtleute oder Unterthanen, durch einigerley fürgewendten Schein oder Ursach angelangt, vernachtheilt, bekommert oder aufgehalten, noch ihme selbst oder andern von seinet wegen weder seine Feind und Wiederwärtigen (was auch für Krieg einfallen möchte) zu dienen genöthiget oder gezwungen werden sollen, doch so die Herren des Landes beiderseits einiger Waare nothdürfftig weren, die sollen sie, wie von alters gebräuchlich, gegen gebührlicher und baarer Bezahlung, oder wie sie sich des sonst mit denen, so solche Waaren zustehen, nach derselben guten Willen und Begnügen vergleichen, aus den Schiffen zu begehren und zu erlangen Macht haben. Wo auch ein Theil des andern Unterthanen Schiffen in einigen fürfallenden Kriegen vonnöthen hette, und die in seinen Gebieth finden, und derhalben ersuchen würde, der soll alsobald der andern Herrschafft solches anzeigen, und darauf etzliche aus denselben Schiffen zu seiner Nothdurfft allein (doch gegen gebührliche Belohnung und schrifftlich Bestallung), alle Gevärde hierin ausgeschlossen, zu gebrauchen Macht haben; aber so bald er derselben nicht weiter nothdürfftig seyn würde, soll er die von Stund

an, mit völliger Bezahlung und ohne allen Schaden wiederum abfertigen und fahren lassen, und so derselben Schiffen eines oder mehr von den Feinden einigen Schaden leiden, oder sonst in seinen Dienst verderbet würden oder zu Grunde giengen, so soll alsdann der Herr, in des Dienst oder Bestallung solches geschehe, demjenigen, den die Schiffe zugehören, gebührlichen Abtrag und Erstattung thun, und aber gleichwohl die gemein Schiffung und Segelation dabey frey gelassen werden, doch soll kein Theil des andern Feinde mit einiger Zufuhr stärcken, auch ein jeder für sein eigen Schuld in Recht zu antworten schuldig seyn.

— — — — — — — — — —

Beilage 2.

Auszug aus dem Vertrag von Odensee, geschlosssen am 25. Juli 1560 zwischen König Friedrich II. von Dänemark und dem hanseatischen Städtebund zur Beilegung mehrer Differenzen in der Sundfahrt. (Dumont Corps Diplomatique. T. V, P. 1, p. 73.)

De vaert door den Oresondt ende den Tol aldaer tot Helsingoer roeckonde, vermogten de ses Wendische Steden Lubeck, Hamborgh, Rostock, Straelsondt, Wismar ende Lunenborgh met haere eigen Scheepen ende Goederen ob ghewoonlijke Zeebrieven ende behorlijke Certificatien vry door den Oresondt loopen ende niet vertollen, als allenlijk Schrijf ende Tonnegeldt, of schoon een in des anderes Schip goederen hadde; maer soo wanneer zy Wijnen in de Schepen hebben, sal deselvige vertolt werden, ghelijk naer onde ghewoonte, ende is in meer gemelte vrye doorscheppinge niet begrepen als oock het Kooper. — Soo oock in de ghemelte ses vrye Steden onvry Scheepspart was, daer van sal een Rosenobel ghegeven werden. Hebben oock de Scheeper van de ses Steden andere als haer eyghen goederen geladen, so geeft dat Schipp een Rosenobel, ende de goederen een Rosenobel, Schriff ende Tonnengelt. Maer so daer onder goederen waeren die tolbaer zijn, als Enghelsche, Schottsche, ofte andere buyten de Oostersche Hanzesteden, die sollen behoorlick vertolt werden ende zijn deselve goederen met eenen Rosenobel niet bevrijt. Maer vanneer de ses Steden goederen in andere Hanzesteden Scheepen ghescheept werden. soo worden de goederen met een Rosenebel bevrijt, ende het Schip geeft zijnen Tol ende sallen de Scheepen, so dickmael die aen de Tollstadt

tot Helsingoer komen, van de goederen, die sy ingenomen ende geladen hebben, met haere eedt certificeren. — Ende sal oock een jeder Schipper alle daer een Zeebrief aen de Tol tot Helsingoer brenghen; soo dat niet gheschiet, soo sal hy, soo dickmael hy tot Helsingoer aenkomt, een Rosenobel vor dat Schip gheven. Maer vanneer die andere Ostersche Hanzesteden in den Oresondt met haere eyghen Scheepen ende Goederen aenkommen, soo gheven zy van haer eyghen Schip ende goederen een Rosenobel ende Schriff ende Tonnengelt, edoch sallen zy nae behooren certificeren. Maer heeft dat Schip andere goederen, die ghehooren in de Wendische oste andere Steden, soo wort vant Schip en Rosenobel ende van de Goederen oock en Rosenobel Schrijf ende Tonnengelt gegeven, doch die goederen die sonderlick tolbaer zijn, ghelijk hier vooren gemelt, als Wijn, Cooper ende dierghelijcke andere goederen, soo in de Ostersche Hanzesteden niet gehooren, hier inne niet begreepen, sallen dieselvige nae haere waerdye vertolt werden, ende alsoo het den Koopmann beswaerlijck valt de gewoonlijke Tolstadt tot Helsingoer aen de doen, so wort hen vergunt omt naeste door de Beldt te loopen.

Beilage 3.

Auszug aus dem Friedensschlufs zu Brömsebro den 13. August 1645 zwischen Schweden und Dänemark. (Dumont Corps Dipl. T. VI, P. I, p. 320.)

Quum etiam Pomeraniae urbes et Wismaria Meckloburgiae, propter istic collocata Suetica praesidia, vectigali in freto Oresundico aliis nationibus aequatae et simul bellis cum hisce arctis regnis involutae sunt, ideo earum quoque causa et interesse hic inter nos transacta et composita sunt et a Danicis commissariis regiae majestatis ejus successorum et coronae Daniae nomine promissum est, ut omnes cives et incolae urbium Pomeranicarum et Wismariae de caetero in navigatione et commerciis plene fruantur et utantur pactis Othoniensibus 15. Jul. A. 1560 initis. Atque sic omnes Pomeraniae urbes et Wismaria in Meckloburgia hac regnorum conventione comprehenduntur.

Beilage 4.

Auszug aus dem Vertrag von Christianopel 13. August 1645 zwischen Dänemark und den Vereinigten Niederlanden. (Dumont Corps Dipl. Tt. VI, P. 1, p. 312.)

— — — — — — — — — —

II. Vectigal Ostii Maris Baltici Unitarum Belgii Provinciarum Incolis, juxta Vectigalium catalogum, in quem convenimus ac subsignatione nostrâ confirmavimus, dehinc imperabitur atque ab iisdem exsolvetur: id autem quadraginta Annis proximè sequentibus ab hoc die observabitur, quo tempore quadraginta Annorum durante, nulla Vectigalium adauctio, quocumque tandem nomine aut prætextu id fieri posset, instituetur ac decernetur, omnia quoque extraordinaria Vectigalia imperata, nullis exceptis, cessabunt. Finitis autem quadraginta Annis, Spirensis Tractatus, Anno millesimo quingentesimo quadragesimo et quarto initus, pristinam vim ac vigorem, nisi alius interim contrahatur, retinebit.

III. Navium merciumque exploratio, quæ Unitarum Belgii Provinciarum Incolis propriæ sunt, quæque per Ostium Maris Baltici pervehentur, durante supradicto Annorum spatio, cessabit, Nautisque, si quando Literas, quæ ipsis commeatus et vectigalis nomine concedentur, exhibuerint, fides plenaria habebitur, et soluto deinde Vectigali absque detentione aut molestiâ ullâ solvere licebit, neque in consueto loco prope Copenhagam (dicto den *Drooghen*) diutius commorari tenebuntur. Quod si vero in posterum Majestati Suæ Regiæ in Vectigali imperando fraudem injuriamve inferri percipiatur, Prepotentes D. D. Ordines, id edocti atque rogati, media quæcumque optima excogitabunt, et, quantum fieri poterit, cavebunt, ne quid Regiæ Suæ Majestati, quam quod æquum justumque est, accidat.

IV. Nulla Bona Mercesque, quocunque tandem nomine veniant, transvectione per Ostium Maris Baltici arcebuntur.

— — — — — — — — — —

XII. Privilegia Juraque Civitatum Unitarum Belgii Provinciarum *Spirensi* Tractatu commemorata, et a priscis Daniæ ac Norvegiæ Regibus emanata atque divulgata, per præsentem Tractationem neutiquam diminuta esse, sed ut antehac integra atque inviolata manere, ac inter cætera Civitatis Herderovicensis, concedetur.

XIII. Majestas Sua, nullas Se Naves e Foederato Belgio eâ de causâ detenturam, nullasque Merces ex iis sumpturam, nullas denique Naves propriis negotiis impensuram esse, nisi cum earum Dominis ac possessoribus prius convenerit pretiumque integrum ipsis exsolverit, nunquam Se absque

consensu possessorum Milites, Tormenta aut res quascunque bellicas e Navibus sublaturam, quocunque tandem prætextu hoc fiat, Navigationem quoque per Ostium Maris Baltici ut et Negotiationem in regionibus Majestatis Suæ ubique liberas fore, salvis tamen cujuscunque loci Privilegiis Juribusque, promittit ac pollicetur.

XIV. Merces e Foederato Belgio exportatæ, alliis quam Foederati Belgii Navibus impositæ liberè Ostium Maris Baltici pernavigabunt, exsoluto Vectigali, quod pro Mercibus ex Unitis Provinciis evectis exsolvi consuevit: eâ lege tamen, ut certis vel Civitatum Foederati Belgii vel aliarum ad Oceanum sitarum Confirmationibus Merces illas ad nullos alios, præterquam Unitarum Belgii Provinciarum Subditos Incolasque pertinere demonstrent.

XV. Omnes Belgæ, qui in Civitatibus Orientalibus, quas vocant, commorantur, sive pro se ipsis, sive pro alliis, si quando vel sua vel aliorum Foederati Belgii Incolarum Bona Mercesque Navibus imponunt ac per Ostium Maris Baltici pernavigant, eodem modo, quo reliqui Unitarum Provinciarum Incolæ, excipientur.

— — — — — — — — — —

Beilage 5.

Tarif des Königs Christian IV. für den Sundzoll erlassen am 18. September 1643.

(Dieser Tarif ist wortgetreu einer Sammlung entnommen, die 1664 in Kopenhagen unter dem Titel „Forordninger, som ere udgangne siden Rezessen Anno 1643 den 8. Martij. Oc til Anno 1664 den 8. Martij“ erschienen ist und den zweiten Theil der dänischen Gesetz- und Ordonnanzensammlung bildet.)

Told-Rulle udi Öresund.

Fisk, Sild, oc andre feede oc salte Vare.	R.dl.	Ort.
En Lest Smör	2	—
En Lest Honning eller 8 Ammer	2	—
Sex skippund Flesk	1	—
Sex skippund Oste	1	—
En Lest Kjöckenfeedt	1	—
En Lest Tran eller 8 Oxehoffder	1	—
En Lest Spansk Salt	1	—
En Lest Frandtz Salt	1	—
En Lest Kiöd	1	—
En Lest Sild	1	—
En Lest Torsk eller Kabbelaw	½	—
En Lest törre Flönder eller 20,000	½	—
En Lest Rodtsker	1	—
En Lest Sporder	1	—
En Lest Aal eller sex Fade	1	—

Tarif von Christianopel für den Sundzoll erlassen am 13. August 1645.

(Dieser Tarif ist wortgetreu einer Abschrift der Abschrift entlehnt, welche dem Originalexemplar des zwischen Holland und Dänemark abgeschlossenen Vertrages vom 15. Juni 1701 beigefügt und in den königl. Archiven des Haags niedergelegt ist. Für die Richtigkeit der Abschrift bürgt die eigenhändige Unterzeichnung des niederländischen Ministerii des Auswärtigen.)

Zol-Rülle im Öresunde

für der Unierten Niederländischen Provinzen Unterthanen.

Fisch und andere feiste züesambt gesaltzenen Wahren.	Reichsthaler.	Reichs-Ortt.	Lüb.-Schill. *)	Herabsetzung zufolge des Vertrags von Christianopel.
				Proct.
Eine Last Butter Eine Last Honning odr 8 Ahmen	1	1	—	37½
Sechs schippundt Speck	—	3	—	25
Sechs schippund Käsze	½	—	—	50
Ein Last Küchenfett Ein Last Thran oder 8 Oxehaufft	—	3	—	25
Ein Last spanisch Saltz Ein Last französisch Saltz	½	—	—	50
Ein Last Fleisch	—	3	-	25
Ein Last Häring	½	—	—	50
Ein Last Dörsch oder Kabelaue Ein Last gedörrter Büthe odr 20,000	—	1	—	50
Eine Last Rothscher Eine Last Spurren Eine Last Ahl oder sechs Gefässe	—	2½	—	37½

*) Es sind dänische Speziesthaler, wovon hier die Rede ist, etwa von demselben Werth wie die jetzigen. Ein Spezies-Reichsthaler wird eingetheilt in 4 Ort oder Riksort und ein Ort in 12 Lübsch Schillinge. Da die Zollkammer von Helsingoer damals zunächst mit holländischem Gelde bezahlt wurde, so ist es wahrscheinlich, dass man seitdem die Benennung Lübsch Schilling durch den „Stüver“ ersetzt hat, wovon 48 auf einen Reichsthaler Spezies gerechnet werden.

Nach einer Münzordnung des Königs Christian IV. vom 10 Oktober 1610 galt ein „Rosenobel“ gleich 4 Spezies Reichsthaler und ein „Goldgulden“ 1¼ Spezies Reichsthaler. Allein unter der Regierung Friedrichs III. wurde im Jahre 1648 ein Rosenobel geschätzt auf 4¼ Spezies Reichsthaler und ein Goldgulden auf 1½ Spezies Reichsthaler.

Tarif vom 18. September 1643.	R:dl.	Ort.	Tarif von Christianopel.	Reichsthaler.	Reichs-Ortt.	Lübsch-Schill.	Herabsetzung zufolge des Vertrags von Christianopel.
							Prozt.
1000 Tör Fisk, Grassej eller Torsk	1	—	Ein tausend gedörreter Fische, Graaszey oder Dörsch	—	2½	—	37½
En Lest Störe eller Sex Fade..	2	—	Ein Last Stör oder sechs Gefässe	1	1	—	
En Lest Lax	2	—	Ein Last Lachs				
En Lest Raff	1	—	Ein Last Raff	—	3	—	25
Otte Laster Stroböckling eller röget Sild, 20 Straa paa Leesten	1	—	Acht Last Stroh Böcklinge oder Gerücherter Hering, 20 Stroh auf die Last	½	—	—	50
Sex skippund Tallig	1	—	Sechs schippfund Thallich				
En Lest eller 12 Tönder Lyneborger Salt	1 1	— —	Ein Last oder 12 tonnen Lünneburger Saltz	—	3	—	25
Korn.			*Korn.*				
En Lest Huede	1½	—	Eine Last Weitzen	1	—	—	
En Lest Rug	¾	—	Eine Last Rocken	½	—	—	33⅓
En Lest Bjug	¾	—	Eine Last Gersten	½	—	—	
En Lest Meel	½	—	Ein Last Mehl		–	—	
En Lest Malt	¼	—	Ein Last Maltz	—	1½	—	50
En Lest Haffre	—	2½	Ein Last Habren				60
En Lest Erdter	½	—	Ein Last Erbsen				
En Lest Haffregryn	½	—	Eine Last Habergrütz	—	1	—	50
En Lest Rugbröd	—	1	Ein Last Rockenbrott				
En Lest Hvede Kaffringer		—	Ein Last Weitzen Zwiback	—	1½	—	25
En Lest heel Boghvede	—	1	Ein Last Buchweitzen	—	1	—	
En Lest Boghvede Gryn	½		Ein Last Buchweitzen Grütz	—	1½	—	62½
En Lest Hirse Gryn	1	—	Ein Last Herszen Grütz	—	2½	—	37½
En Lest Nödder	½	—	Eine Last Nüsse	—	1	—	
En Lest Eble	—	1	Ein Last Äpfel	—	½	—	50
En Lest Sennop	1	—	Ein Last Sennef	—	2½	—	37½
En Lest Valnöder 36 Bosow eller 18 Tönder	½	—	Ein Last Walnüsse, 36 Boszow oder 18 Fannen	—	1	—	50
Adskillige Vare.			*Allerhandt Wahren.*				
Et skippund Vox	1	—	Ein Schippfund Wachs	—	3	—	25
Sex skippund Harpeis	1	—	Sechs Schippfund Harpeis	—	2½	—	37½
Et skippund Dunsier	1	—	Ein Schippfund Federduhn				
Sex skippund gemeen Fier	1	—	Sechs Schippfund gemeine Fedr	—	3	—	25
Fire skippund fiin Vld	1¼	—	Vier Schippfund feiner Wolle				40
Sex skippund groff Vld	1¼	—	Sechs Schippfund grober Wolle	—	2½	—	50
Et Fad eller 30 Dössin Karder	½	—	Ein Fasz oder 30 Düznt Karthe	—	1½	—	25
Et Fad Filt Hatte	—	1	Ein Fasz mit Fildthutt	—	1	—	
Otte skippund Flock eller Skieruld	1	—	Acht Schippfund Flock oder geschoren Wolle	—	3	—	40

Tarif vom 18. September 1643.	Rdl.	Ort.	Tarif von Christianopel.	Reichsthaler.	Reichs-Ort.	Lübsch-Schill.	Herabsetzung zufolge des Vertrags von Christianopel. Prozt.
En Seck Bomuld paa 200 Pund	1	—	Ein Sak Baumwolle auff 200 Pfund	—	3	—	25
En Lest eller 12 skippund Potaske	2	—	Ein Last oder 12 Schippfundt Pot Asche	1	—	—	50
En Lest Vedaske	1¼	—	Ein Last Asche	—	1	—	80
En Lest groff Bandtiere eller Beeg	½	—	Ein Last grob Bandtheer odr peck	—	1½	—	25
En Lest smaa Tiere eller Beeg	—	1	Ein Last Klein Therr oder peck	—	—	9	
Otte Kurffve eller Kister Frantz, Hessisk eller Dantziger Glas	1	—	Acht Korbe oder Kisten Fransch, Hessisch oder Dantziger Glas	—	2½	—	37½
30 Skock Flasker	1	—	Dreiszig Korb Flaschen				
1000 Foedsteen	1	—	Tausend fuss Steine				
En Fad eller to Piber Flasker	—	1	Ein Fass oder Zwei pipen mit flaschen	—	1	—	
Sex skippund Humble	1	—	Sechs Schippfundt Hopfen	—	3	—	25
Hör oc Hamp.			*Flachs Vnd Henff.*				
En lest eller 6 skippund Hör eller Hamp	1¼	—	Eine Last oder 6 Schippfundt Flachs oder Henff	1	—	—	20
Fire skippund hellig Flass eller Mattehör	1¼	—	Vier Schippfundt Knoschenflachs oder Matteflachs	1	—	—	
Et skippund hegiet Hör	1	—	Ein Schippfundt gehecheten Flachses				25
Sex skippund Kabelgarn, Kabeltow, Kabeltros oc Tackel	1¼	—	Sechs Schippfundt Kabbelgarn, Kabbeltow, Kabeltrosz und Tackel				40
Ett skippund spundet Hörgarn	1½	—	Ein Schippfundt gespunnen Hedegarn	—	3	—	50
Fire skippund Blaargarn	1	—	Vier Schippfundt Flessengarn				
Ti skippund Hör eller Hampeblaar	1	—	Zehen Schippfundt Flachs odr Henffhede				
En lest Hörfröe	1	—	Ein Last Liuzath				25
En lest Roefröe	1	—	Ein Last Rübensahmen				
En lest Hampefröe	½	—	Ein Last Henffsahmen	—	1½	—	
En Fad Canariefröe	—	1	Ein Fass Canariensath	—	½	—	50
Kaaber, Tin, Bly oc Jern.			*Kupfer, Zinn, Bley & Eisen.*				
Et skippund Kaabber	1	—	Ein schippfundt Kupfer				
Et skippund eller en Kurff med Tin	1	—	Ein schippfundt oder ein Korb mit Zin				
En Kurff med Messingwerck	1	—	Ein Korb mit Messingwerk	1½	—	—	50
6 skippund eller en Foder Bly	1	—	Sechs Schippfundt oder ein Futter Bley				
Otte Fade Blick	1	—	Acht Gefässer mit Bliek				
Sex Skippund stang Jern	1	—	Sechs Schippfundt Stang Eyszen				

Tarif vom 18. September 1643.	Rdl.	Ort.	Tarif von Christianopel.	Reichsthaler.	Reichs-Ortt.	Lübsch-Schill.	Herabsetzung zufolge des Vertrags von Christianopel.
							Prozt.
En lest eller 12 skippund Ossmund Jern	1	—	Ein Last oder 12 Schippfundt Osmundeiszen				
Sex skippund Kugler	1	—	Sechs Schippfundt Kuglen				
Sex skippund Jern Kackeloffne	1	—	Sechs Schippfundt Eiszerne Offens				
Fire skippund Jern Plader	1	—	Vier Schippfundt Eiszerne Platen				
Otte skippund eller Oxehoffder	1	—	Acht schippfundt oder Oxehäubter Alten Eyszers				
gammelt Jern	1	—					
Sex skippund Gotlings schöt	1	—	Sechs Schippfundt Göttlings Schusch	½	—	—	50
Sex Tönder Hollandske Spiger	1	—	Sechs tonnen Holländischer Speichen				
Sex Centener Staal	1	—	Sechs Centner Stahl				
En Kurff eller Fad med Staal Traad	1	—	Ein Korb oder Fasz mit Stahldrath				
Sex skippund Jernbaande til Viinfade	1	—	Sechs Schippfundt Eiserne Bände zu Weinfäszr				
Sex Centener Lybske Spiger	1	—	Sechs Centener Lübischer Speicher				
Kriegs-Munition.			*Krigess-Munition.*				
100 Schwertklinger	1	—	Hundert Schwerdtklingen	½	—	—	50½
100 Fæster	—	1	Hundert Gefäste	—	—	8	33⅓
400 Spidtz Stager	1	—	Vier Hundert Spiess Stacken	½	—	—	50
50 Schlagswerd	1	—	Fünfzig Schlag Schwerdte	½	—	—	
100 Harnisker	2	—	Hundert Harnische	1	—	—	
50 Stormhuffver	—	1	Fünfzig Sturmhauben	—	½	—	
100 Hellebaarder	1	—	Hundert Hellebarten	½	—	—	
100 Spids Jern	—	1	Hundert Spiess Eyszen	—	½	—	50
1 Kiste med 100 Mussquetter	1	—	Ein Kiste mit hundert Musquetten				
4 Dössin stackede Röer	1	—	Vier dützet kurtzer Röre	½	—	—	
Femten Curitzer	1	—	Funfzehen Curisser				
6 Centener Salpeter eller Krud	1	—	Sechs Centner Salpeter oder Kraut	—	3	—	25
En Lest eller 12 Skippund Svoffvel	2	—	Ein Last oder 12 Schippfundt Schweffel	1	—	—	50
Annamis aff ald Munition den hunderste Pending*).							

*) Der besondere Zoll von ein Prozent, welcher früher auf alle Kriegsmunicion und auf Pelzwaaren erhoben wurde, fiel durch den Vertrag von Christianopel weg.

Tarif vom 18. September 1643.	Rdl.	Ort.	Tarif von Christianopel.	Reichsthaler.	Reichs-Ortt.	Lübsch-Schill.	Herabsetzung zufolge des Vertrags von Christianopel.
Træ-Vare.			*Holtz-Wahren.*				Prozt.
En stor Skibsmast paa 15 Palmer oc der offver	1	—	Ein grosse Schiffs Mast auff funzehen palm und drüber		—	—	50
En liden Mast eller Spjre	—	1	Eine Kleine Mast oder Spire	—	—	8	33
Fem oc tiffve Flagstænger eller smaa Spjrer	1	—	Fünff und Zwantzig flagstangel oder kleine Spirre	—	2½	—	37½
Et stort hundert Clapholt eller Pipholt	3	-	Ein grosshundert Klap oder Pipholt	1	—	—	66⅔
Et stort hundert Fadholt	2	—	Ein grosshundert Fassholtz	1	—	—	50
Et hundert Curske Vogenskud.	½	—	Ein Hundert Curischer Wagenschott	-	1½	—	25
En skock store Egeplancker	1½	—	Ein Geskoch grosser Eichenplancken	1	—	—	33⅓
En skock Prydske eller Stetinske Deller	1	—	Ein Geskoch preüszisch oder Stetinischer Dehlen	—	3	—	25
Et tusind Legter	—	1	Ein Tausent Legten	—	—	8	33⅓
Ti store Ege Bielcker	1	—	Zehen grosser Eichen Balcken. }	—	2½	—	37½
Tiuffve Fyrbielcker	1	—	Zwantzig Feuerbalcken }				
En lest Kister	½	—	Ein Last Kisten	—	1½	— }	25
En Nessel eller 12 Zipris Kister	1	—	Ein Nestel oder 12 Cipress Kasten	—	3	— }	
En Kurff formalede Skrin	½	-	Ein Korb gemahleter Schreine	—	1½	— }	
Ein skock store Aarer	½	—	Ein Skosck grosser Ahren	—	1	— }	50
En skock Barckholter eller dubbelte Egeplancker	2	—	Ein Skock Barkholter oder duppelte Eichenplanken	1	—	— }	
1000 Norske eller Svenske Deller	1	—	Ein tauzsent der Norwegischen oder Schwedischer Dehlen		3		25
En skock smaa Aarer	—	1	Ein schock kleiner Ahren	—	—	8	33⅓
40 skock Skuffer	1	—	Viertzig Schock Schaufflen }	—	3	— }	25
Tiuffve skock Molder	1		Zwantzig Schock Throggen }			}	
Et stort hundert Pipenstaffver	1½	—	Ein grosz hundert Pipenstaffe }				50
40 Tusinde Skibs Nagler	1	—	Vierzig tausent Schiffs Naglen. }	—	3	— }	25
Tredive Bundt Korck	1	—	Dreyszig Bunt Kork }			}	
Tiffve Skock Tallercken	—	1	Zwantzig shock Teller }		-	8	33⅓
2000 Baandslager	—	1	Zwo tauszent Bandstacken }				
25 Krumholter eller Knæer	1	—	Fünff Vnd Zwanzig Krumholter oder Knehen }	—	3	—	25
Tredive Sverdtposter	1	—	Dreiszig Schwerdtposten }				
Et hundert Baadsteffven	1	—	Hundert Bodstawen	½	—	-	50
40 stöcker Beckerholt eller Asketræer	1	—	Viertzig stück Barcken oder Eschenholtz	—	3	—	25
Et hundert Prudske Vogenskud	1	½	Hundert Preussisch Wagenschott	1	—	—	11⅑
Vild Vare.			*Wild Wahren.*				
Et Timmer Maarskind	1		Ein Zimmer Marterfelle	—	2½	—	37½

Tarif vom 18. September 1643.	Rdl.	Ort.	Tarif von Christianopel.	Reichsthaler.	Reichs-Ort.	Lübsch-Schill.	Herabsetzung zufolge des Vertrags von Christianopel.
							Prozt.
Et hundert Beffverskind........	2	—	Ein hundert Biberfelle..........	1	—	—	50
Et hundert Reffskind............	1	—	Hundert Fuchsfelle..............	—	3	—	
Et hundert Odderskind	2	—	Hundert Otterfelle..............	1½	—	—	
Tiuffve Timmer Hermelin.......	1	—	Zwanzig Zimmer Hermelin.....				
Et tusind Graaverck............	1	—	Ein tauszent Grauwerk..........				
1000 Illicker eller Vildkatte skind	1	—	Tauszent Iliek oder wilde Katzenfelle				25
16 Dössin Romeinskind.........	1	—	Sechszehen Dutzet Romeinfelle.	—	3	—	
2000 Sorte Caninskind..........	1	—	Zwo tauszent Schwartzer Caninfelle....................				
4000 Graa Caninskind..........	1	—	Vier tauszent graw Caninfelle.				
100 Rix Dalers Sabeler.........	1	—	Hundert Reischszthaler Zobeln.				
Herforuden annammis aff all Pilterie, den 100 Penning.							
Puder oc Skind.			*Heute vnd Felle.*				
(Es ist wahrscheinlich, dass bei dem Druck in dem Wort Puter ein *P* an die Stelle eines *H* sich eingeschlichen hat.							
Fire Deger Elends Huder	1	—	Vier decker Ellendszheute......	—	3	—	25
Fire Deger Hiorte Huder.......	1	—	Vier decker Hirschheute				
Tiuffve Deger Buckeskind	1	—	Zwantzig decker Bockszfelle...				
Trediffve Deger Kalffskind	1	—	Dreytzig decker Kalbfelle				
1000 store Faarskind...........	1	—	Tauszent groszer Schaffsfelle...				
2000 Lamskind..................	1	-	Zwo tauszent Lammerfelle				
4000 Kijdskind..................	1	—	Vier tauszent Böckleinsfelle ...				
1000 Giedskind	1	—	Tauszent Zeigenfelle............				
1000 Hvidtleder.................	1	—	Tauszent Weissleder............				
Ti Deger Sembs Ledder........	1	—	Zehen decker Semszleder......				
Sex Deger Cordevahn	1	—	Sechs decker Cordewan.........				
Tiuffve Deger Bassan Ledder..	1	—	Zwanzig decker Baszanledr.....	—	3	—	25
Ti Rydske skind eller Rotlask.	1	—	Zehen decker Rüsischer Felle odr Rothlasch				
6 Deger saltede eller barckede	1	—	Sechs decker gahr Leder				
Huder........................	1	—					
Ti Deger törre Huder..........	1	—	Zehen decker druschen Heuter				
Et tusind par Rydske Handsker	1	—	Tausent gahr Rusischer Hänschen				
Fire hundert Pund Solle Leder.	1	-	Vierhundert pfundt Sohlenleder				
Otte hundert Pund Affald......	1	—	Acht hundert pfundt Affalde...				
Fire Deger Jufften..............	1	—	Vier decker Juchten............				
Flöyel, Silcketöy oc Klæde.			*Sammet, Seidenzeug vnd Tuch.*				
Tu Stycker Brokade............	1	—	Zwei Stücke Brocade...........	—	3	-	25
Fire Stycker fiint Flöyel	1	—	Vier Stück fein Sammett.......				

Tarif vom 18. September 1643.	R:dl.	Ort.	Tarif von Christianopel.	Reichsthaler.	Reichs-Ortt.	Lübsch-Schill.	Herabsetzung zufolge des Vertrags von Christianopel.
8 Stycker Engelsk eller Inlands Klæde	1	—	Acht Stück Englisch oder Inlandisch Tuch				Prozt.
8 Stycker dubbelt Sayen	1	—	Acht Stück duppelt Sayen				
8 Stycker Halff-Flöel	1	—	Acht Stück halb Sammet				
8 Stycker Atlask	1	—	Acht Stück Atlasch				
8 Stycker Silcke Borrat	1	—	Acht Stück Seidiz Borath				
8 Stycker Tafft	1	—	Acht Stück Taffet	—	3	—	25
8 Stycker Caffa	1	—	Achte Stück Caffa				
16 Stycker Engelsk Dössin Klæde, Fijrlod eller Inlands grofft Klæde	1	—	Sechszehen Stücke Englisch Dusinke Fierlod oder Inländisch grob Tuch				
Tolff Stycker Bay	1	—	Zwölff Stück Bayet				
Ti Stycker blaamenget Rodset.	1	—	Zehen Stück blaugemenget Rodgeth	—	2½	—	37½
En Pack eller 16 Stycker Skotsk grofft Klæde, Amsterdambs, Flamsk eller Frandsk Klæde.	1	—	Ein pack oder Sechs zehen Stück Schottisch grob Tuch, Amsterdamisch, Flamisch oder Fransch Tuch	—	2½	—	37½
12 Stycker Tyrckisk, dubbelt Mackey eller Groffgrön	1	—	Zwölff Stück Turkisch dubbelt Makey oder Grobgrün				
24 Stycker Osenbryggisk Kirsey, Groffgrön, Enkel, Sayen, Mackey, Trip, Bomsij, Sardug oc Tirumtey	1	—	Vier vnd Zwanzig Stück Osnabrüggisch Kirszey, grobgrün Enkelt Sayen, Makey, Trip Bomseiden, Sahrduch vnd Tirumtey				
Et Fad Kramgods	1	—	Ein fass mit Krahmguth				
12 Pund Silke-Fröntzer, Posement oc Snorer	1	—	Zwölff pfundt seiden frantzen, Passement vnd Schnüre				
Sexten Pund Flock-Fröntzer	1	—	Sechszehen pfund Flockfrenzen				
4 Dössin Engelske, Spanske, eller Nörenbergiske Sengedecken	1	—	Vier duzet Englisch, Spanisch oder Nurnberger Bedgewan odrr Decken				
Fire Dössin Hestedecken	1		Vier duzet Pferde Decken	—	2½	—	37½
Trediffve Dössin Klæde-Lister	1	—	Dreitzig duzet tücherne Listen				
100 Par fiine Kirsey Strömper.	1	—	Hundert pahr feine Kirszey Strümpfe				
30 Dössin groffve Klædehoser	1	—	Dreiszig Duzet grobe Tücherne Strümpfe				
60 Dössin Vlden Strömper	1	—	Sechszig Duzet wollene Strümpfe				
100 Skotske Vldenskiorter	1	.	Hundert Skottische Futterhembde				
1 Packe eller Fad værd 100 Rix Daler	1	—	Ein pack oder Fasz hundert Reichstaler wert				
12 Par Silckeströmper	1	—	Zwölff paar Seiden Strümpfe				
50 Par Strix strömper	1	—	Fünfzig pahr Streichs Strümpfe				
6 Pund Guld- oc Sölff Posement	1	—	Sechs pfundt güldene oder silberne Possementen				

Tarif vom 18. September 1643.	Rdl.	Ort.	Tarif von Christianopel.	Reichsthaler.	Reichs-Ortt.	Lübsch-Schill.	Herabsetzung zufolge des Vertrags von Christianopel.
							Prozt.
100 Pund Rue Silcke wfarffvet eller wforarbeydet...........	1	—	Hundert pfundt Rohe seiden ungefärbet odr ungearbeitet....	-	2½	—	37½
Lerrit.			*Leine Wand.*				
En Pibe Hollands Lerrit........	1	-	Ein Fasz hollendisch Leinewande				
12 Stycker Hollandsk eller Slesig Lerrit.....................	1	—	Zwölff Stück Hollendisch oder Schlesisch Leinewand........				
100 Dreyels Duge..............	1	—	Hundert Dreyels Tücker				
8 stycker Kammerdug..........	1	—	Acht Stück Cammertuch				
Otte stycker eller Ruller, dubbelt Bred, Frandsk eller Dantziger Boldaffvit eller Canifas	1	-	Acht Stücke oder Rüllen duppelbreit fransch oder Dantziger Buldafit oder Canifasz...				
20 stycker Enckel Melvings Boldaffvit eller Caniifas..........	1	—	Zwanzig Stück enkelt Melwings Buldafit oder Canifasz				
40 stycker Haardug............	1	—	Viertzig Stück Haartuch				
20 stycker Lerrit	1	—	Zwanzig Stück Leinewande.....				
20 stycker Pomersk Lerrit eller andet sligt	1	—	Zwanzig Stück Pomerisch Leinewand oder dergleichen.....				
12 stycker Amelacken eller Damast..........................	1	—	Zwölff Stücke Risilsch Camelot odr Damast................	—	2½	—	37½
20 stycker Drilling.............	1	—	Zwanzig Stück Trilech oder Dreyel........................				
30 stycker Stettins Lerrit......	1	—	Dreiszig Stück Stetinisch Leinewand				
40 stycker Crackauss Lerrit eller Duellick.......................	1	—	Viertzig Stück Cracowisch Leinewand oder Zwilsch........				
80 stycker smittet Blaargarns Lerrit.........................	1	—	Achtzig Stück Schwartz heden Leinewand				
1000 Alne Pleding.............	1	—	Ein tauszent Elen Steiff Leinwand........................				
8 stycker fijnt Dynewahr	1	—	Acht Stück fein Bührenwerck..				
50 stycker grofft Dynewahr....	1	—	Fünfzig Stück grob Bett Bührenwerck....................				
8 Baller Papier.................	1	—	Acht Ballen Papir......				
50 Pund Linit eller Syetraad ..	1	—	Fünfzig pfundt Zwirn				
16 stycker Catundug	1	—	Sechszehen Stück Cattuntuch...				
Gewyrtz oc Speceri.			*Gewürtz und Specerei.*				
En Balge eller 300 Pund Peber	1	—	Ein Balge oder drey hundert pfundt Pfeffer				
300 Pund Ingefer..............	1	—	Drey hundert pfundt Ingefehr..		3	—	25
150 Pund sylted Ingefer	1	—	Hundert Vnd fünfzig pfundt Eingemackten Ingefehr.......				

Tarif vom 18. September 1643.	Rdl.	Ort.	Tarif von Christianopel.	Reichsthaler.	Reichs-Ortt.	Lübsch-Schill.	Herabsetzung zufolge des Vertrags von Christianopel. Prozt.
100 Pund Nelliker, Caneel, Muskater, Muskatenblummer, Folio oc Indigo....................	1dr	-	Hundert pfundt Negelken, Caneel Muschaten Muschatenblumen folio vnd Indigo				
8 Pund Saffran.	1	—	Acht pfundt Saffran				
En Lest Rosiner eller Figen 36 Kurffve, eller 1600 Pund....	1	—	Ein Last Roszinen odr Feigen, Sechs und dreyzig Körbe, oder Sechszehenhundert pfundt....				
1 Fad lange Rosiner paa 400 Pund........................	1	—	Ein Fass langer Roszinen auff vierhundert Pfundt...........	—	3	—	
400 Pund Mandeler.............	1	-	Vierhundert Pfundt Mandeln...				
800 Pund Riis	1	—	Acht hundert pfundt Reisz.....				
800 Pund Laffverbæer..........	1	—	Acht hundert pfundt Lohrbehren				
400 Pund Toback...............	1		Vier hundert pfundt Toback.....				
400 Pund Spansk Seebe........	1		Vier hundert pfundt Spanische Seife..........................				
4 Balger Huid Seebe...........	1	—	Vier Balgen weisser Seiffe.....				
En Lest Seebe..................	1	—	Ein Last Seiffe.................				
400 Pund Maniget..............	1	—	Vier hundert pfundt Maniget ..				25
1 Fad eller Balge Galnöder paa 400 pund	½	—	Ein Fass odrr Balge Galäpfel auff Vierhundert Pfundt......	-	1½	—	
4 Balger Corender eller 800 pund	1	—	Vier Balgen Corinten oder Acht hundert pfundt				
400 pund Dadeler..............	1	—	Vier hundert pfund Dadelen ...				
2 Piber Svedsker, Lemoner, Capres eller Olifver............	1	—	Zwö pipen Pflaumen, Limonien Capers oder Oliven	—	3	—	
1600 pund Svedsker............	1	—	Sechszehen hundert pfundt Zwetschen.........................				
400 pund Brödsucker...........	1		Vier hundert pfundt Suckerbrott				
400 pund Sucker Candi eller Confect........................	2	—	Vier hundert pfundt Sucker Candi odr Confecht..............	1½		—	
En Pibe Sirup..................	1	—	Ein Fass Sirup.................				
4 Balger eller 400 pund Annis eller Comin...................	1	-	Vier Balgen oder Vierhundert Pfundt Anis oder Kümmel...	—	3	—	
1 Fad eller Kiste Pudersucker paa 400 pund................	1	—	Ein Fass oder Kiste Pudersucker auff Vierhundert pfundt......				
1 Dubbelt Balge Zinober paa 300 Pund	3	—	Ein duppelt Balge Zinober uff dreihundert pftt..............	1½	—	—	50
6 Balger Farfve paasteel Almagroe, eller Krap paa 800 pund	1	—	Sechs Balgen färbe von Almagroh odr Krap auf achthundert pfundt.......................				
1600 pund Smack..............	1	—	Sechszehen hundert pfundt Schmack	—	3	—	25
4 skippund Röde fra Dantzig..	1	—	Vier Schippfundt Röthe aus Dantzig				
6 skippund eller 1800 pund Galmej.......................	1	—	Sechs Schippfundt oder Acht Zehenhundert pftt Galmey ...				

Tarif vom 18. September 1643.	Rdl.	Ort.	Tarif von Christianopel.	Reichsthaler.	Reichs-Ortt.	Lübsch-Schill.	Herabsetzung zufolge des Vertrags von Christianopel.
							Prozt.
100 Pund Consenelie	1	—	Hundert pfundt Consenelie	—	3	—	25
600 Pund Calmus	1	—	Sechs hundert pfundt Calmus				
1 Lest Röde eller Tarffve aff Sverrige	2	—	Ein Last Röthe oder Färbe ausz Schweden	1	—	—	50
Et Fad Veide eller 3 skippund	½	-	Ein Fass Weid oder drei Schippfundt	—	1½	—	
6 skippund Victril eller Kaaberrög	1	—	Sechs Schippfundt Vitril oder Kupferrauch				
6 skippund Blyas eller Gleide	1	—	Sechs Schippfundt Bleijweiss oder Glede				
3 skippund Allun	1	—	Drey Schippfundt Alaun				
6 skippund Kaabbervand	1	—	Sechs Schippfundt Kupferwasser				
30 Pund Rotsteen eller forarbejdet Barnsteen	1	—	Dreyzig pfundt Rothstein odr verarbeitet Bernstein				
4 skippund filet Barnsteen	1	—	Vier Schippfundt gefeilten Bernstein	—	3	—	25
3 skippund Spidtzglas	1	—	Drey Schippfundt Spietzglas				
400 pund Puckholdt	1	—	Vier hundert pfundt Puckholtz				
400 pund Lakridtz eller Södholt	1	—	Vierhundert pfundtLakritzen oder süssen Holtzes				
800 pund Gummi eller Gallas	1	—	Achthundert pfund gummi oder gallas				
4 skippund Ingesker ellerFarffvekrud	1	—	Vier Schippfundt Schahz oder Färbekraut				
300 pund Stiffvelse, eller it Fad paa 300 pund	—	1	Drey hundert pfundt Amedam oder ein fass vff dreyhundert pfundt	—	—	8	33⅓
1000 pund Paradijs Korn	1	—	Tauszent pfundt paradeis Korner				
100 pund Bresjlienholt	1	—	Tauszent pfundt Brasilienholtz	—	2¼	—	37½
20 stycker Guldpeel	1	-	Zwanzig stück guldperl				
300 pund Limb	½	—	Dreyhundert pfundt Leime	—	1½	—	
1 Pibe Lissboms Olie	1	—	Ein Fass Liszbons Ölie				
1 Lest eller 8 Ammer Hampe eller Ro-Olie	1	—	Ein Last odrr Acht Ahmen henff oder Rüben Ollie				
1 Lest eller 8 Ammen Lin-Olie	1	—	Ein Last oder Acht Ahmen Lin Ollie	—	3	—	
50 pund Quegsölff	1	—	Fünfzig pfundt Quicksilber				
1 Oxehoffvet Zuckat	1	—	Ein Oxehaubt Zuckat				25
800 pund Vngerske Blommer	½	—	Achthundert pfundt Wngerischer Plaumen				
1 Oxehoffvit eller 200 pund Rögelse	½	—	Ein Oxehaubt oder Zwo hundert pfund Rauchwerk	—	1½	—	
6 skippund Harpex eller Terpentin	1	—	Sechs Schippfundt harpris oder Terpentin	—	3	—	

Tarif vom 18. September 1643.	R:dl.	Ort.	Tarif von Christianopel.	Reichsthaler.	Reichs-Ort.	Lübeck-Schill.	Herabsetzung zufolge des Vertrags von Christianopel.
Vjn, Miöd, Öll, oc andet adskilligt.			*Wein Methe Bier und ander mehr.*				Prost.
Ein Pibe eller Botte Malversie, Tindt, Allekant, Bastert, Seck oc anden slig Spanisk Viin..	1	—	Von allerley Wein, was sorte die auch sein, und hierunter nicht specificirt seijn den dreyzigste Pfenning.				
Et Fad eller 2 Last Rinsk Vijn paa 4 Ammer oc der offver.	1	—					
Et Oxehoffvit Spansk Brendevijn	½	—	Ein Oxehaubt Spanisch Brandewein....	½	—	—	
En Amme Rinsk Brendeviin....	½	—	Ein Ahme Reinsch Brandewein				
En Pibe Frandsk Vijn..........	½	—					
Et Oxehoffvit Frandsk Brendevijn	½	—	Ein Oxehaubt Fransch Brandewein..........................	½	—	—	
En Pibe Viin Ædicke..........	½	—	Ein Pipe Wein Essig...........				
En Lest Mjöd....................	2	—	Ein Last Methe	1½	—	—	
8 Oxehoffveder Engelsk Öll, eller Öllædicke...............	1	—	Acht Oxehäubte Englisch Bier odr Bier Eszig				
6 Fade Mumme eller Prydssing	1	—	Sechs Fässer Mummer oder Preussing	—	3	—	
6 Fade Lybsk Öll...............	½	—	Sex Fässer Lübisch Bier				
En Lest Rostocker, Wissmars eller Straalsunds Öll..........	½		Ein Last Rostocker, Wismarsch oder Strahlsundisch Bier.....	—	1½	—	
4 Kister Venediske Drickeglas.	1	—	Vier Kisten Venedisch Trinckgläser				25
En Kurff med Kruse oc Kander	1	—	Ein Korb mit Kreussen vnd Kannen				
400 pund Elephants Tænder ...	1	—	Vierhundert pfundt Elephands Zähnen........................	—	3	—	
En Hæst........................	1	—	Ein Pferdt......................				
40 Flaske-Foder................	1	—	Vierzig Flaschenfutter				
Aff adskillige slags Vijn, Brendeviin, oc Vijnædicke, annammis den 30 Pendings Told.							

Und sollen alle Ladungen die in vorstehender Liste nicht specificirt seyn, gerechnet werden, nach Kaufmanns Gebrauch, Vnd alsz es von Alters hähr allezeit ist obseruirt worden. Datum Christianopel den 13 Augusti Anno 1645.

(get:d) Corfitz Ullffeldt. (get:d) Jacob de Witt.
(get:d) Christian Thomesen. (get:d) Gerard Schaep.
(get:d) Christopher Urne. (get:d) Albert Sonck.
(get:d) Jörgen Seefeldt (get:d) Joachim Andree.
Christoff.

Pour Copie Conforme
Le Secrétaire Général du Département des Affaires Etrangères des Pays-Bas.

A. le Clercq.

Tarif vom 18. September 1643.

Guld-Tolden.

som er oc oppebergis aff de Nederlanders Skibe.*)

Ballaster.

1 Skib ballastet offver 100 Lester — 2 Ross. 1 Rdlr.
1 Skib ballastet under 100 Lester - 1 Ross. ½ Rdlr.
1 Skib ballastet under 30 Lester — 1 Ross. ½ Rdlr.

Ladde Skibe.

1 Skib lad offver 100 Lester .. 3 Ross. 1½ Rdlr.
1 Skib lad under 100 Lester .. 2 Ross. 1 Rdlr.
1 Skib lad unter 30 Lester — 1 Ross. 1 Goltg. ½ Rdlr.
Item et Skib som kommer fra Hispanien, Portugal, eller Franckrige, lad med Salt, er det offver 100 Lester giffver — 2 Ross. 1 Goltg. 1 Dal. 6 Tönder Salt.
Er det under 100 Lester giffver 1 Ross. 1 Goldgyld. ½ Dal. 6 Tönder Salt.
End giffvis aff huer Saltskib foruden de 6 Tönder Salt, 1 Tönde Salt til de Fattige.

Efftersdreffne Vare giffver udi lige maader udi Guld-Tolden.

It Skib som haffver inde Stöckgods som er Packer Klæde, Kramfade, Messingkurffve, eller andet saadant, gifver for 6 heele Packer eller Kramfade .. 1 Rosenob. ½ Rdlr.
Oc der med befrjes Tolden huor mange Stycker ydermeere findis, mens dersom icke inde haffvis saa megen Stycker Gods som kand regnis til 6 Packer eller Kramfade, da gifvis udaff efftersdreffne Vare udi Guld-Tolden som fölger:
1 Fad Kramerie paa 100 Daler ... ½ Rix Daler.
1 Fad med 24 Stycker Tirumbtey . ½ Rix Daler.

Tarif vom 18. September 1643.

1 Lest Rosiner, Figen, eller 36 Kurffve eller 24 Tönnekeiss .... 1 Ort.
1 Fad Rosiner paa 400 Pund ... 1 Ort.
12 Stycker Lerrit .... 1 Ort.
1 Stycke Engelsk eller Caffa .. 2 ss. gode.
1 Stycke grofft Klæde. ..... 1 ss. gode.
1 Fad eller 40 Pund Sucker .. ½ Rix Daler.
1 Fad Limb eller 300 Pund ... 1 Ort.
En Lest Seebe .... 1 Ort.
Et Stycke Kammerdug ..... 2 ss. gode.
24 Stycker grofft Lerrit...... 1 Ort.
Et Stycke Bay .... 1 ss. gode.
24 Stycker Sayen, Legatur, Bommersie, eller andet sligt .... ½ Rix Daler.
20 Lester Sild eller Salt som kommer aff Holland giffver .... 1 Goltgyld.
Oc huis de icke haffver fuldt 20 Lester, da giffvis aff huer Lest ...... 2 ss. gode.
Udi for:ne Rulle regnis 32 ss. gode paa en Rixdaler.
Noch annammis Fyr pendinge oc Löcte-Penge, ligesom hid indtil haffver værit sedvaanligt.

Annammis aff alle Skibe.

Tönde-Pendinge ..... En halff Rix Daler.
Haffne-Pendinge ..... En halff Rix Daler.
Item till Op-Penge aff huert hundrede Rix Dalers Told .... 1½ Rix Daler.
Item alle de som seyle paa Narffven giffver dubbelt Last-Penge.
Defensions Told, aff huer Lest Gods en halff Ort.
Oc aff de Vare som ey kand regnis udi Lester-Tal, giffvis aff huer Dalers Told efter Lastpenge beregnet .... ½ Ort.
Dersom de haffver fremmede Redere, giffver de derfore en Ross: oc en halff Rix Daler.
Vdi lige maader naar de haffver lad fremmed Gods gifver de derfore en Ross: oc en halff Rixdaler.

*) Der Zoll, genannt „Gold-Zoll“ (= 1. Rosenobel) und die andern nachfolgenden Zölle wurden durch Art. 2. des Christianopler Vertrags aufgehoben. Der Gold-Zoll wird nichts desto weniger noch heute von den „nicht privilegirten Völkern“ bezahlt, so wie auch der sogenannte „Defensionszoll“ in gewissen Fällen auf Weine von und nach Rostock erhoben wird.

Beilage 6.

Auszug aus dem Friedensschluss vom 15. Juni 1701 zwischen Dänemark und den Vereinigten Staaten der Niederlande. (Nach einer Copie des Originals).

Uittreksel.

Tractaet tuschen den Coningh van Denemarcken en Haer Hoog Mogenden over de vaert en tollen van de Ingezetenen van den Staet op en in de Landen van den Coningh van Denemarcken gesloten tot Coppenhage den 15 Junii 1701.

Art. 1.

Eerstelijk ens.

Art. 2.

Den Toll in den Orizont Sal van de Ingesetenen der Vereenigde Nederlanden, conform de Letter van het Christianopels Tractaet in den Jaere 1645 gemaeckt, en volgens de Lijst ofte Toll rolle doenmaels geaccordeert, oock met wedersijts handteckeningen ende Zegels voltrocken en dewelke Tollrolle mits desen weert gerenoveert, ende aen het einde deses is geinsereert, voortaen voor den tijt van twintig agter een volgende Jaren, te reekenen van den dag van de uytwisselinge der ratificatien van het jegenwoordige Tractaet, geheven ende betaelt werden, welverstaende dat de lasten, maten en gewigten van waaren ende Coopman-schappen welke volgens den voorschreve Toll rolle by't last, maat off gewigt moeten betalen, sullen werden geconsidereert ende genomen op een end deselve voet als die weert gereckent ter plaetse daer die waaren, die vertollen, sijn geladen, Ende omme dat geen verschil sal vallen van de uytrekeninge van wijnen, soo sal een vat Bourdeause wijn in de Zond geestimeerd worden op twee en vijftig Rijxdaelders, en een vat Nantoise op Vijff en veertig Rijxdaelders. Spaense wijnen aengaende een Pijpe Mallagaese off andere Spaense wijnen op vijff en veertig Rijksdaelders ende sal volgens dese tauxatie den tol betaelt, werden nae de Christianopelse Tol Lijste, dat is den dertigsten penning.

3.

En wat aengaet de waaren off goederen die in de voorschreve Toll rolle van *Ao. 1645 niet gespecificeert* zijn, dat deselve den Orizondsen Toll nae Haere Waarde sullen betale en dat die waarde sal werden

gereckent nae de plaetzen van waer deselve komen, en een van het Hondert van die waarde betaelt.

4.

Naedemael in het 2e och 3e Articul is gestipuleert op wat voet den Tol in den Orisondt in de volgende twentig Jaren sal geheven ende betaelt werden, soo zullen oock gedurende dien tijd geen andere bijtollen geheven nog eenige verhooginge geintroduceert werden, ondert wat pretext het zoude mogen wesen. En soo er eenige mogten geheeven zijn, zullen dezelve cesseeren, en de Tollenaers en de Tollschrijvers oock zich niet onderstaen de Schippers meer als Sij nae uytwijsen van de Letter van dit Tractaet schuldig zijn aff te dwingen, ofte voor het schrijven der Toll Cedullen 't sij in de Rijken van Deenemarken en Noorwegen off in de Zond ijets meer te nemen als de Extracten uyt de respective Ordonnantien van sijne Majesteyt op dat subject, beyde aen het eijnde deses geintereerd expresselijk mede brengen op pæne dat diegene die desen contrarie Zal komen te doen, mitterdat zal verliezen zijn ampt ende bedieninge daerinne hij is, ende gedoogende conniverende, of aensiende dat sulx bij anderen zoude mogen werden gedaen, zal dezelve voor de eerste mael van zijn ampt ende het inkomen daar toe staende, werden gesuspendeert, voor den tijt van drie maenden, voor de tweede mael voor den tijt van negen maenden, ende voor de derdemael metter daet ende effectivelijk sijn ampt ende bedieninge verliezen.

5.

Sullen oock de tolbedienden tot meerder gerief ende Spoediger expeditie van de Schippers gehouden sijn op de Orisendse Tol Camer te vaceeren alle Werckdagen, des Somers van Paesschen tot Michiely des Voormiddags van ses uuren tot elff, ende des naermiddags van eene Uure tot seven. Des Winters van Michieli tot Paesschen van Acht Uuren tot elff, ende des naemiddags van een uure tot vier. Maer die buyten die tijt, off des Sondags ende andere heylige dagen, om sig van de goede wind te bedienen, hare expeditien verlangen, sullen daervoor een Rijxdaelder aen den Armen geven sonder meer.

6.

De uytreekening van de Tollen sal in't toekemende door die, dewelcke Sijn Majesteyt daar toe verordineert heeft, niet in een Somme of in't gros, maer Specifikelijk ende van ijder parthije goets in't bij sonder gedaen, aen de Schippers gegeven werden, ten eijnde daer uyt mag werden

gezien af de Tollen conform de Letter van het jegenwoordige Tractaet gevordert worden.

7.

De betalinge van de voorschreve Tollen zal moeten geschieden als van ouds gebruykelijk is geweest met Specie Banco Rijxdaelders. Dog alsoo de Neerlandse Schippers klagen dat de Tollenaers insonderheyt in Norwegen zeer difficiel sijn in het ontfangen van deselve banco Rijxdaelders onder pretext dat sij haer volle wigt niet houden en andere uytvlugten, en daer door de Schippers meenig mael noodsaken deselve Rijksdaelders weerom terug te nemen, en zoo doende twee mael het perikul van de zee te lopen, Sal Sijne Majesteyt ordonnezen, dat de Tollenaers soo wel in Deenemarken als in Norrwegen zonder onderscheid alle soorten van Rijxdaelders zullen aennemen, die voor banco Rijxdaelders bekent zijn, ten ware dan dat men evidentelijk konde aenwijzen dat zij besnoijt waren. En aengesien het oock bij verscheyde toevallen zou konnen geschieden dat de Schippers geen gelegenheyt vonden om Haer op Haere reijs nae deser Rijken van banco Rijxdaelders te voorzien, off dat het perikul van de Zee off van den Vijand te groot was om die over te voeren, zullen zij mogen volstaen met het betalen in Deense Cronen, mits gevende tot opgelt voor ijder Rijxdaelders hetgeen waer over men nader ter goeder trou zal convenieren, nae dat met het regte onderscheyt tuschen de banco Rijxdaelders en Deense Cronen, de ordinaris Cours van de wissel en andere Circomstantien zal hebben geexamineert en daerop ingenomen het sentiment van luijden hendes verstaende.

8.

De waaren en Coopmanschappen eenmael in den Orizondt vertold, welke bij het blijven ofte aen de grond raken van de Scheepen op eenige plaetsen aen de Schoonse Cust, het Cattegat, de Eijlanden Anhot of Lesouw, off elders daer omtrent, off wel de Oost zee ingezeilt wesende, genoodzaakt zijn de zond weder in te komen, zullen niet subject mogen worden gemaekt, om zoo wanneer die voor de tweede reijs den Orizond in aff uytgaen, nogmaels den Orizondsen Tol af eenige andere ongelden te betalen, zullende t'selve oock alsoo verstaen werden van Schepen die door storm off Contrarie wind genoodsaekt werden de zond weder in te komen.

9.

Sallen ook de Schepen welke van elders in den Orizond aenkomen, 't zij om voor Storm of onweer een bequaeme ree, of wel andersints, ni

cas van Oorlog om Convoy te soeken, en dewelke mitsdien het Casteel van Croonenbürg voorbij zijlen om met te meer veijligheid voor Elseneur te ankeren Schoon zijde wille niet hebben van verder te gaen, niet mogen werden aengesproken off gemolesteerd om den Orizondsen Tol.

10.

Insgelijks zullen ook de Nederlandse Schippers ingeladen hebbende waaren ende Coopmanschappen na Coppenhage gedestineert, aengaende de Tol in de zond, op den selven Voet getracteert werden als Sijne Majesteyts eygene Onderdanen.

11.

Het visiteeren der Scheepen ende goederen den Ingezetenen der Geunieerde Provincien toebehoorende, ende door de zond passeerende zal gedurende de voorgemelte Jaren in de zond geen plaats hebben, ende de Schippers wanneer zij Hare opregte Convoy en de pond Cedullen toonen, daer op gelooft werden, ende sullen dezelve wanner zij daer nae hebben vertold zonder ophouden, ofte molestatie passeeren, ook zonder te zetten voor den drooge voor Coppenhagen. Edog zoo wanneer in't toekomende wierde bevonden dat Sijne Koninklijke Majesteyt door deze bewilliging in't heffen van seijne Tollen met Lorrendraeijerije off bedrog zou werden verongelijkt, zoo zullen Haere Ho. Mog. wanneer dezelve daervan werden onderrigt, ende des versogt alle mogelijke middelen bedenken ende zoo veel doenlijk ordre Stellen dat Sijne Koninklijke Majesteyt anders niet als wat recht ende billik is wedervaren moge. Haer Ho. Mog. zullen oock tot te meerder precautie die ordre Stellen, dat de Commisen de visitatie hebbende gedaen in derzelver Certificatien niet met Cijfer letters, maer met woorden het getal van de Paspoorten zullen uitdrucken.

12.

Verders sal het den Ingezetenen der Vereenigde Nederlanden vrij Staen allerhande waaren ende Coopmanschappen, wat naem die oock zouden mogen hebben door de zond onverhindert te voeren, maer in tijd dat zijn Coninklijke Majesteyt van Denemarken in Oorlog mogte wezen zullen zij zijne vijanden geen waeren van Contrabande toe voeren et sic vice versa.

13 &c.

15.

Alle Nederlanders dewelke sig in de Oostersche Steeden ophouden het sij voor Haer selfs off in Commissie ende factorie, wanneer zij haer

eijgen ofte andere Neerlandsche inwoonders goederen in Scheepen door de Zont passeeren deselve sullen even werden getracteert gelijk andere Onderdanen der geunieerede Provincien, mitsdat zij met behoorlijke Certifikatien van de Magistraet van de plaets daer zij resideren bewijzen, dat deze goederen Haer off andere Neerlandse Ingesetenen toehoren.

16 &c.

21.

Zal ook de passage ende navigantie door de zont als ook de trafig in Zijne Koninklijke Majesteyts Rijken en Landen vrij en onverhindert blijven, ende derhalven bij continuatie mede cesseeren het verboth tegens den invoer van verscheijde waaren, manufacturen ende Coopmanschappen bij ofte van wegen Sijne Majesteyt voorheen geemaneert, en zullen Zijne Coninklijke Majesteyts onderdanen reciproquelijk op deselve voet in de Vereenigde Nederlanden gehandelt worden.

22 &c.

31.

Is mede tot voorkominge van alle onheijlen bij Sijne Majesteyt belooft, dat in't toekomende de tonnen, vueren en boken, behoorlijk zullen onderhouden werden, ende zoo daeromtrent eenige nalatigheijt is gepleegt, neemt Hoogstgedagte Sijne Majesteit op sig daer in behoorlijk te laten voorzien; gelijk oock is toegeseijt dat een nieuwe Ton op den Trindel, met een klok daarop zal gelegt worden: Waer tegen het vuer en baekgelt geduerende dit Tractaat conform het vorige van Ao. 1647 te weeten vier Rijxdaelders voor een geladen ende twee Rijxdaelders voor een ballast Schip als van outs zal betaelt werden; maer als men eenige nieuwe vueren ofte baeken begeert daer over zal men in't by zonder convenieeren.

Pour Extrait conforme
Le Secrétaire Général du Département des
Affaires Etrangères des Pay-Bas.
A. le Clercq.

Translaat.

Wij FREDERIK de Vierde, door Godts Genade Konink van Deenemarken ende Noorwegen, der Wenden en Gotten, Hertog van Sleswijk, Holsteijn, Stoermarn en Ditmarsen, Graaff van Oldenburg en Delmenhorst &c. Doen cond hiermede dat wij allergenadigst gootgevonden hebben een sekere Ordonnantie voor onse Tolbedienden in de Zond te maken hoeveel een ijder voor sig in het toekomende van een ijder Schif de Zond passerende te ontfangen sal hebben: namentlijk:

Onsen Tol Directeur . . . . ½ Rijxdaelder
Voor de vier Tol Cameriers a een Rijx oort, t'zamen . 1 Rijxdaelder
De zegel Klopper, de welke te gelijk het gestempelde Papier tot de Paspoorte moet besorgen, ende de bode van het Tolhuys dewelke soo wanneer de Schippers aenkomen, en wanneer ijets anders van onsentwege te verrigten voorvalt, hetselve aenseijt en bekent maekt, genieten te zamen en voor het gestempelde papier in alles . . . . ½ Rijxdaelder.

Waernaer sig alle de geene die het aengaet aller underdanigst sullen hebben te richten, en voor Schade te wagten indien se op de een ofte andere wijse ijts meer als voorgemelt souden komen te entfangen, ende sal dit patent tot een ijders naerigtinge in de tolkamer aengeplaket worden.

Pour Copie conforme
Le Secrétaire Général du Département des
Affaires Etraangères des Pays-Bas.
A. LE CLERCQ.

Translaat.

Naedemael sijn Coninklijke Majesteyt van Denemarken en Noorwegen &c. aller onderdanigst is voorgedragen, in wat voegen de Schippers en boots luijden met Hollandse Scheepen de Zond passeerende, tot hiertoe een secker tantum per cento, tot betalinge van de Orizontse Tol, van ijder Schip, en desselfs Ladinge onder de naem van Bootsmans voering uijt Koninklijke Genaden genoten hebben, Soo heeft sijn Koninklijke Majesteyt allergenadigst declareeren en verclaren willen, in voegen deselve hiermede is declareerende ende verklaerende, dat de voorschreeve Schippers ende Bootsluijden van de Hollantse Schepen de Zont passerend deselve begenadiginge noch verder ende soo lange het Tol Tractaet tussen sijn Coninklijke Majesteijt ende de Heeren Staaten Generael den 15 Junij 1701 geslooten sal duren, sullen hebben te genieten, ende dat dit sijn Koninklijke Majesteijts Declaratoir sal zijn van dieselve kragt, als off het in het voorschreve Tol Tractaet selfs geinsereert ware.

Pour Copie conforme
Le Secrétaire Général du Département des
Affaires Etrangères des Pays-Bas.
A. LE CLERCQ.

Der Tarif von Christianopel, welcher diesem Vertrage wiederholt beigefügt wurde, ist derselbe, welcher bereits in Beilage 5. verzeichnet ist.

Beilage 7.

Auszug aus dem Handelsvertrag vom 17. Junius 1818 zwischen Preussen und Dänemark. (Gesetzsammlung für die preussischen Staaten von 1818. P. 183 flg).

Art. 2. Die preussischen Unterthanen in Dänemark und die dänischen Unterthanen in Preussen sollen stets den Individuen der nach Maassgabe der zwischen den hohen kontrahirenden Theilen und andern Mächten bestehenden Handelsverträge, am meisten begünstigten Nationen gleichgeachtet und behandelt werden. Ihre Majestäten machen sich ausserdem verbindlich, Ihren beiderseitigen Unterthanen alle diejenigen Erleichterungen, Unterstützungen und Handelsvortheile zu gewähren, welche aus einem Vorzug der Natur der Sache nach fliessen können. Es versteht sich jedoch, dass sowohl die preussischen als dänischen Unterthanen sich in ihrem Handel und Verkehr den Landesgesetzen und Verordnungen zu unterwerfen haben.

Art. 4. Die preussischen Schiffe sollen die Abgaben im Sund und in den beiden Belten ebenso erlegen, wie diese Abgaben von den Schiffen der in Dänemark am meisten begünstigten Nationen errichtet werden, Ein Gleiches soll rücksichtlich der preussischen Waaren und Güter Statt finden, welche durch den Sund und die Belte am Bord fremder und privilegirter Schiffe geführt werden.

Der Sundzoll soll nach dem Tarif von 1645 oder in solcher Art erlegt werden, wie Dänemark sich darüber mit den am meisten begünstigten Nationen durch anderweite Anträge einigen wird.

Rücksichtlich der in dem Tarif nicht aufgeführten Waaren, sollen die preussischen Unterthanen nur Ein Prozent bezahlen, wie dies von Seiten der am meisten begünstigten Nationen geschieht.

Die Bezahlung des Rosenobel und der 24 Schillinge, welcher die preussischen Unterthanen bisher im Sund sowohl für Schiff und Ladung unterworfen gewesen, soll gänzlich aufhören.

Die zum Besten der Zollbeamten bestimmten Sporteln und anderen Unkosten im Sund sollen von den preussischen Unterthanen in derselben Art entrichtet werden, wie es von den durch abgeschlossene Handelsverträge mit Dänemark am meisten begünstigten Nationen geschieht. Auf eben diese Art sollen die preussischen Unterthanen die Abgaben für die Fahrt durch den holsteinischen Kanal erlegen.

Bei der Fahrt durch den Sund, durch die Belte und den holsteinischen Kanal sollen die Schiffe und Waaren, welche preussischen Unterthanen

gehören, nicht visitirt werden, sondern man wird, hinsichtlich der Entrichtung der von diesen Schiffen und Waaren zu zahlenden Abgaben, den von dem Magistrat oder dem Zollamt des Orts, von welchem die Schiffe abgegangen sind, in gehöriger Form ausgestellten und von den preussischen Schiffskapitänen vorzuzeigenden Zeugnissen und Pässen Glauben beimessen, ohne eine weitere Auskunft über die Waare, aus welcher die Ladung besteht, zu verlangen, es auch in Ansehung des Gewichts, des Maasses, der Qualität und des Einballens der Waaren, lediglich auf den Inhalt dieser Zeugnisse und Pässe ankommen lassen. Es versteht sich jedoch hierbei von selbst, dass, wenn man einen in dieser Hinsicht begangenen Unterschleif gewahr werden sollte, man auf den ersten Antrag dieserhalb auf Mittel bedacht sein wird, denselben abzuhelfen und ihn für die Zukunft vorzubeugen.

Art. 6. Das Zollamt des Sundes hat auf der Quittung über die bezahlten Zölle, die von einer jeden Gattung Waare erhobenen Zölle jedesmal einzeln anzugeben, damit auf diese Weise bewahrheitet und festgestellt werden kann, ob nicht zu viel gefordert worden; und es soll dem gedachten Zollamt nicht gestattet sein, diesem Gebrauch zuwider zu handeln, es sei denn, dass die Schiffskapitäne selbst, um ihre Abfertigung zu beschleunigen, mit einer allgemeinen Bescheinigung der für die ganze Ladung bezahlten Zölle wollen zufrieden sein.

Art. 7. Die preussischen Schiffe sollen im Sund ohne allen Verzug abgefertigt werden und die königliche Zollkammer soll anderen Schiffen nicht den Vorzug geben, es sei denn, dass diese zuerst angekommen.

Art. 8. Preussische Schiffe, welche den Sundzoll erlegt haben, sei es, wenn sie von der Ostsee kommen, oder wenn sie nach der Ostsee gehen, können nicht angehalten werden, denselben noch einmal zu erlegen, falls sie durch Sturm, widrige Winde oder auf andere Art genöthigt werden sollten, in den Sund zurückzukehren.

Beilage 8.

Geheime Deklaration vom 17. Junius 1818 beigefügt dem preussisch-dänischen Handelsvertrag und betreffend die Sundzollfreiheit der Städte Kammin und Kolberg.

Déclaration.

Le soussigné Envoyé Extr. Min. Plénip. de S. M. le Roi de Prusse ayant dans le cours des négociations qui ont été terminées par le Traité

de commerce entre la Prusse et le Danemarc signé ce jour d'hui, insisté sur les franchises, dont les villes de Colberg et de Cammin en Poméranie ont jusqu'ici joui dans le Sund par suite d'anciens usages et de condescendance (!) de la part du gouvernement Danois, le soussigné Ministre d'Etat intime et Chef du Départ. d. aff. et de S. M. le Roi de Danemarc à été autorisé par le Roi son auguste Maitre, à déclarer, qu'il ne sera rien innové à l'égard du traitement des navires de Colberg et de Cammin à leur passage du Sund, et qu'il sera enjoint à la chambre royale de péage à Elseneur, de traiter comme par le passé les navires des deux dites villes, ainsi que les chargements qu'ils portent, pourvu toutefois qu'il soit constaté par des documens et passeports authentiques, que les navires et chargements sont effectivement la propriété de négocians établis et domiciliés dans les sus-dites villes de Colberg et de Cammin.

En foi de quoi nous soussignés Plénipotentiaires de S. M. le Roi de Prusse et de S. M. le Roi de Danemarc avons signé la présente déclaration, et y avons apposé le cachet de nos armes.

Fait à Copenhagne le dix sept Juin mil huit cent dix huit.

(Signé) le comte de Dohna (L. S.)

(sig. N.) Rosenkrantze (L. S.)

Beilage 9.

Deklaration der dänischen und englischen Unterhändler zu London vom 13. Mai (vorbereitend zu den Verträgen von London und Helsingoer 13. August 1841).

Der Sundzolltarif von nachstehenden Waarenartikeln, bei denen die Grösse der Angabe den unten angeführten Preisen zu 1 Prozent ad valorem entspricht, ist zufolge Uebereinkunft zwischen den Unterzeichneten, dem Kammerrath und 2ten Translateur an der Oeresundzollkammer, C. G. Wessel, und dem Kontroleur im Translations-Büreau bei derselben Zollkammer H. H. Olrik, beide Beamte Seiner Königlich Dänischen Majestät, auf der einen Seite; und Francis Mac Gregor, Konsul Ihrer Majestät der Königin von Grossbritannien am Oersund, auf der anderen Seite, dergestalt festgesetzt, dass diese Abgaben im Oeresund in Species-Reichsthalern, gleich zwei Reichsbankthalern Zettel, für den Zeitraum von 10 sage und schreibe: zehn Jahren, vom 1. Juni 1841 (Achtzehnhundert Ein und vierzig) an

gerechnet, zu erheben und zu zahlen sind. Alles dies unter Voraussetzung der Genehmigung der betreffenden Regierungen. — Es wird dabei bemerkt, dass der Sundzoll, Feuergeld, Sporteln, und die übrigen Abgaben im Sunde in Species-Reichsthalern berechnet und erlegt werden, von denen 9¼ sage: Neun und ein Viertel Species-Reichsthaler auf eine feine Mark Cöllnisch Gewicht gehen, und so in der Folge berechnet werden sollen. Ein Species-Reichsthaler wird in 48 sage: Acht und Vierzig Stüber getheilt. —

Es versteht sich von selbst, dass die nachstehenden Zollsätze auch für die Passage durch die Belte gelten. —

Benennung der Waaren-Artikel.	Seitherige, jetzt aufgehobene Abgabe.	Die tarifirte Einheit.	Dieser Einheit-Werth in Species-Reichsthalern.	Die festgesetzte Abgabe zu 1⅝ vom Werth.
Allerhand (Piment)	9 Stüber	100 Pfund	10 Species	4½ Stüber
Apfelsinen, Zitronen etc.	2 -	1 Kiste	2 -	1 -
Arsenik..................	12 -	300 Pfund	15 -	8 -
Auripigment.............	9 -	100 -	12 -	6 -
Cacao	24 -	100 -	12½ -	6 -
Caffee	24 -	100 -	12½ -	6 -
Cameelhaar	30 -	50 -	23 -	12 -
Caneel, weisser	36 -	100 -	12 -	6 -
Caninchenwolle	30 -	50 -	60 -	30 -
Cardamom	36 -	100 -	35 -	18 -
Cassia fistula.............	36 -	100 -	25 -	12 -
Cassia lignea............	36 -	100 -	17 -	9 -
Cement..................	36 -	12 Tonnen	24 -	12 -
Cubeben.................	12 -	100 Pfund	15 -	8 -
Wachholderbeeren	36 -	800 -	13 -	6 -
Garn, nämlich:				
baumwollen oder Twist .	36 -	100 -	32 -	16 -
baumwollen Nähgarn.....	30 -	50 -	30 -	15 -
baumwollen Strickgarn ..	18 -	50 -	30 -	15 -
Türkischroth-Garn	30 -	50 -	30 -	15 -
baumwollen Stickgarn ...	30 -	50 -	30 -	15 -
Cameelgarn	30 -	50 -	37 -	18 -
Mannagraupen	9 -	100 -	4 -	2 -

Benennung der Waaren-Artikel.	Seitherige, jetzt aufgehobene Abgabe.	Die tarifirte Einheit.	Dieser Einheit-Werth in Species-Reichsthalern.	Die festgesetzte Abgabe zu 1 % vom Werth.
Gurkumey	12 Stüber	100 Pfund	8 Species	4 Stüber
Hagel (Schroot)	4 -	100 -	4 -	2 -
Farbehölzer, nämlich:				
Japan- oder Sapanholz	30 -	1000 -	15 -	8 -
Provenceholz	30 -	1000 -	15 -	8 -
Sandelholz	30 -	1000 -	15 -	8 -
Kamm- oder Barholz	30 -	1000 -	15 -	8 -
Kaliaturholz	36 -	1000 -	15 -	8 -
Kampecheholz	36 -	1000 -	15 -	8 -
Hondurasholz	36 -	1000 -	15 -	8 -
Blauholz (Logwood)	36 -	1000 -	15 -	8 -
Gallizienholz	36 -	1000 -	15 -	8 -
Nicaragenholz	36 -	1000 -	24 -	12 -
Stockfischholz	30 -	800 -	24 Sp. p. 1000 Pfund	12 St. (1000 Pfund)
St. Martinsholz	36 -	1000 -	24 Species	12 Stüber
Rio de la Hacheholz	36 -	1000 -	24 -	12 -
Fustick (aller Art)	30 -	800 -	15 - (1000 Pfd.)	8 St. (1000 Pfund)
Ficetholz	36 -	1000 -	15 Species	8 Stüber
Farbeholz, das nicht weiter erwähnt oder bezeichnet ist	30 -	1000 -		1 Proz. ad val.
Hausblase	6 -	100 -	alter Werth 12½ Species	6 Stüber
Manufacturwaaren, baumwollene Art, mit Ausnahme der weissen ordinairen Kattune, und hier aufgeführten Sorten	Diverse	. . . .	. . . . .	1 Proz. ad val.
Baumwollene Strümpfe	30 Stüber	50 Paar	12½ -	6 Stüber
Baumwollene Halb- und Kinderstrümpfe	30 -	100 -	12½ -	6 -
Ocker	9 -	200 Pfund	2 -	1 -

Benennung der Waaren-Artikel.	Seitherige, jetzt aufgehobene Abgabe.	Die tarifirte Einheit.	Dieser Einheit Werth in Species-Reichsthalern.	Die festgesetzte Abgabe zu 1 ⅛ vom Werth.
Orlean	9 Stüber	100 Pfund	20 Species (alter Werth)	9 Stüber
Rapontica	36 -	100 -	75 Species (alter Werth)	36 -
Rhabarber	36 -	100 -	desgl.	36 -
Reis (in Schalen)	1½ -	pr. Buschel	11 Species	6 - (400 Pfund)
Sassaparilla	36 -	100 Pfund	35 -	18 Stüber
Soda.......................	6 -	300 -	5 -	3 -
Grünspan	9 -	100 -	20 - (alter Werth)	9 -
Spezereien, die nicht anderweit bezeichnet sind	36 -	100 -		1 Proz. ad val.
Rohzucker	9 -	100 -	10 Species	5 Stüber
Weinstein	6 -	300 -	12½ - (alter Werth)	6 -
Zink aus der Nordsee.....	8 -	100 -	3 Species	2 -
Zink aus der Ostsee	3 -	100 -	3 -	2 -

London, den 13. Mai 1841.

C. G. Wessel.
Kammerrath und 2. Translateur bei der Sundzollkammer.
(L. S.)

H. H. Olrik.
Translations-Controleur bei der Sundzollkammer.
(L. S.)

Francis Mac Gregor.
Königl. Grossbritt. Consul in Dänemark und am Sunde.
(L. S.)

Beilage 10.

Uebereinkunft zur Regulirung verschiedener auf den Sundzoll und die Modalität seiner Erhebung Bezug habender Verhältnisse, geschlossen zwischen den Britischen und Dänischen Commissarien zu Helsingoer am 13. August 1841.

Die Unterzeichneten, nämlich von Seiten Dänemarks: Herr Nicolai Holten, Grosskreuz des Danebrog-Ordens und Sr. Königl. Dänischen Ma-

jestät Konferenzrath und Director des Zolles im Oeresunde, und von Seiten Grossbritaniens und Irlands Herr Francis Coleman Mac-Gregor, Ihrer Königlich Grossbritanischen Majestät Konsul im Königreich Dänemark und für den Oeresund, von ihren resp. Regierungen beauftragt zur Regulirung verschiedener auf den Sundzoll und dessen Erhebung Bezug habender Verhältnisse, sind am heutigen Tage, unter Vorbehalt höherer Genehmigung, über folgende Punkte übereingekommen.

§. 1.

In Uebereinstimmung mit denen in London während der letzten Unterhandlungen über den Sundzoll aufgestellten Grundsätzen, bleibt die Zollrolle von Christianopel vom Jahre 1645 in voller Kraft, und es wird daher in den Zollansätzen der darin namhaft gemachten Waaren Nichts verändert.

§. 2.

Sämmtliche Artikel, welche in dem zu London angefertigten, hierbei folgenden Verzeichnisse A. enthalten sind, entrichten diejenigen Zoll-Abgaben, welche für einen jeden derselben darin festgestellt worden, in Gemässheit der Declaration der beiderseitigen Regierungen, datirt zu London, den 4. Juni 1841.

§. 3.

Zufolge der, im Auftrag ihrer resp. Regierungen von unterzeichneten Commissarien, mit Berücksichtigung obiger Grundsätze vorgenommenen Revisionen der gebräuchlichen Zollrolle der Oeresundszollkammer, sind von jedem der, im beigefügten Verzeichnisse B. aufgeführten Waaren-Artikel, in Zukunft diejenigen Zoll-Abgaben zu erheben, über welche die Königlichen Commissarien heut übereingekommen sind, und die im gedachten Verzeichniss für jeden Artikel angegeben stehen.

§. 4.

Alle übrigen in der gebräuchlichen Zollrolle der Oeresundszollkammer namentlich aufgeführten Waaren-Artikel entrichten den Sundzoll fernerhin nach denselben Zollansätzen, wie solches bisher geschehen.

§. 5.

Von sämmtlichen zu den angeführten Kategorien gehörigen Waaren-Artikeln, nebst denen, von jedem derselben laut Uebereinkunft künftig zu erhebenden Zollabgaben, wird sofort von der Oeresundszollkammer eine allgemeine Zollrolle angefertigt, welche ausser einer revidirten Sporteltaxe eine Uebersicht der auf den Sundzoll bezüglichen Anordnungen enthalten soll.

§. 6.

Alle diejenigen Waaren und Güter, welche in der anzufertigenden revidirten Zollrolle der Oeresundszollkammer nicht namentlich angeführt stehen, und in Britischen Schiffen verladen sind, entrichten den Zoll nach den Bestimmungen des §. 3. des Tractats vom 15. Juni 1701, nämlich 1 % vom Werthe, und zwar von demjenigen Werthe, welchen die Waaren an dem Ort haben, von dem sie ausgeführt worden.

§. 7.

Auch wird hierdurch bestimmt, dass unbenannte Kaufmannswaaren in Britischen Schiffen, wenn sie in einem nicht Britischen Hafen geladen werden, und nach einem im Sunde nicht privilegirten Ort gehen, statt der bisher erhobenen 1¼ % vom Werthe künftig nur 1 % zu entrichten haben.

§. 8.

Eben so wird auch der Zoll auf Spanische und Portugisische Weine, wenn solche in Britischen Schiffen verladen sind, und unter denselben Umständen, wie der vorige Abschnitt besagt, anstatt mit einem Species-Reichsthaler, künftig nur mit 36 Stüver pro Oxhoft erhoben. —

§. 9.

Weine, das Erzeugniss der Canarischen Inseln, werden künftig im Sunde als spanische Weine behandelt, und demzufolge in Britischen Schiffen, von einem Species-Reichsthaler auf 36 Stüver pro Oxhoft herabgesetzt.

§. 10.

Man ist ferner übereingekommen, dass der sogenannte Rosenobel-Zoll von 4¾ Species-Reichsthalern, welcher bisher von den Ladungen solcher Britischen Schiffe erhoben wurde, die aus nicht Britischen Häfen kommend, nach gewissen Plätzen in der Ostsee bestimmt waren, in Zukunft ganz wegfallen soll.

§. 11.

Folgende Gegenstände, nämlich: Brennholz, Feldsteine, frische Fische, mit Ausnahme von Hummern und Austern; Gold und Silber in Barren und gemünztes Geld, gebrauchtes Hausgeräth und Kleidungsstücke, Kalk und Kalkstein, Gips und Gips in Stücken, kleine Steine zu Fischernetzen; Steinkohlen und Cinders; kleine Schleifsteine; Tauwerk und anderes Schiffsgeräth, aus Strandungen herrührend, und verschiedene Arten Thon, mit Ausnahme des Pfeifenthons, bleiben zu Folge alter Gewohnheit nach wie vor, frei von allen Zollabgaben im Sunde und in den beiden Belten, doch ist das Schiff, welches solche Gegenstände geladen, den im §. 28. und 29. bestimmten Leuchtgeldern unterworfen.

§. 12.

In Gemässheit des §. 2. im Tractate vom 15. Juni 1701 sind die in der Zollrolle angeführten Masse und Gewichte auf demselben Fuss anzunehmen, wie solche an dem Orte gelten, wo die zu verzollenden Waaren verladen worden. Man ist indessen übereingekommen, dass die Tabellen über die Verhältnissbestimmungen, welche von der Zollkammer bei der Reduction solcher fremden Masse und Gewichte angewandt werden, die von denen in der Zollrolle besteuerten Einheiten verschieden sind, von unterzeichneten Commissarien sorgfältig durchgesehen, und etwaige Irrthümer, die sich eingeschlichen, berichtigt werden sollen.

§. 13.

Ein jedes zu Helsingoer anlaufende Britische Handelsschiff ist gehalten, seine Flagge aufzuziehen, nämlich von Norden kommend: bevor es die Festung Kronenburg passirt, von Süden kommend: bevor es dem auf der Rhede stationirten Dänischen Wachtschiffe vorbeisegelt.

§. 14.

Eben so ist ein jedes Britisches Handelsschiff zur Entrichtung der Zollabgaben verpflichtet, sobald es die Zolllinie überschreitet. Hierunter wird verstanden, im Sunde: eine Linie, welche man sich vor der Flaggenbatterie der Festung Kronenburg bis zum nördlichen Punkte von Helsingborg auf dem jenseitigen Ufer gezogen denkt. Im grossen Belte ist es die Linie zwischen Halskow in Seeland und Kundshoved in Fünen, und im kleinen Belte: zwischen Strib in Fünen und der alten Fährbrücke zu Fredericia in Jütland.

§. 15.

Die im vorigen Abschnitte festgestellte allgemeine Regel erleidet indessen folgende Einschränkungen:

a) Schiffe, welche durch Sturm genöthigt werden, auf der Rhede Schutz zu suchen oder auch dahin kommen, um auf Convoi zu warten, und wieder zurückkehren, sind gänzlich befreit von aller Zollklarirung und den desfallsigen Kosten.

b) Schiffe, welche auf der Rhede anlaufen, um ihre Bestimmungsordre entgegenzunehmen, und wieder zurückkehren, ohne geladen oder gelöscht zu haben, sind keinen anderen Abgaben unterworfen, als dem Leuchtgelde und den Klarirungssporteln, eingehend.

c) Schiffe, welche einen Wimpel führen und geladene Kaufmannsgüter angeben, haben zwar wie bisher die gesetzlich bestimmten Zollabgaben davon zu entrichten, doch sind die Schiffe selbst frei vom Leuchtgelde und den Klarirungssporteln.

§. 16.

Zur Erhaltung der öffentlichen Ordnung ist bestimmt worden, dass Britische Schiffer, welche zu Helsingoer ans Land kommen, um den Sundzoll zu entrichten, sich ohne Verzug und unmittelbar vom Landungsplatze nach der Sundzollkammer zu verfügen haben, um daselbst ihre Papiere nebst den erforderlichen Erklärungen abzugeben, damit in der prompten Expedition ihrer Schiffe nichts versäumt werde.

§. 17.

Ueber die Art und Weise der Zollberechnung in gewissen Fällen ist Folgendes verabredet und bestimmt worden: der im §. 6. erwähnte Zoll von 1 § ad valorem ist nach dem Werthe oder nach den Preisen zu berechnen, die sich in den Ladungspapieren angegeben finden; wo diese indessen keine genügende Auskunft darüber geben, oder wo die vorliegenden Angaben sich als unrichtig erweisen, soll der fragliche Werth wo möglich nach den dermalen laufenden Preisen, so wie solche in den Preiscouranten des Verschiffungsorts angeführt stehen, von den Zollbeamten bestimmt werden; sind jene Preisverzeichnisse jedoch nicht zur Hand, so muss es den Zollbeamten überlassen bleiben, dabei nach bester Einsicht und nach Grundsätzen der Billigkeit zu verfahren.

§. 18.

Wo der Werth der wirklich verschifften Waaren nicht auf der Rückseite des „Coket" benannten Documentes angegeben worden ist, und keine regelmässige Factura darüber vorliegt, ist der im Eingange des genannten Cokets angeführte Werth vorläufig von den Beamten anzunehmen, um den zu entrichtenden Zoll darnach zu berechnen. Hat dies Verfahren indessen erweislich eine Ueberschätzung in der Zollabgabe zur Folge gehabt; so soll die Sache also erledigt werden, wie der folgende Abschnitt besagt.

§. 19.

Wo in Gefolge einer mangelhaften Anlage in den Ladungspapieren oder aus anderen Ursachen auf eine, Britischen Unterthanen gehörige Parthie Waaren zu viel an Zollabgaben berechnet worden, wird auf die von den Betheiligten innerhalb Jahresfrist beigebrachten und als zureichend anerkannten Beweise der fragliche Unterschied von der Zollkammer zurückgezahlt.

§. 20.

Im Falle sich künftig über den Betrag des für Britische Unterthanen auf eine Handelswaare bezahlten gesetzlich bestimmten Zolles Irrungen erheben sollten, ist die Oaresundzollkammer gehalten, den Betheiligten auf ihr Ansuchen eine specificirte Berechnung über den empfangenen Zoll, in

beglaubigter Form und unentgeltlich auszufertigen, welche von Seiten des Britischen Konsuls ebenfalls unentgeltlich zu attestiren ist, wenn solches verlangt werden sollte.

§. 21.

Mit Rücksicht auf die Gebüren der Zollbeamten im Sunde ist man übereingekommen, dass die Gebür des Inspectors von 1 Species-Reichsthaler und 6 Stüver von allen Britischen Schiffen mit Ladung auch fernerhin auf demselben Fuss erlegt werden solle wie bisher. Was dagegen die in Ballast segelnden Schiffe betrifft: so ist die erwähnte Gebür in Zukunft nur von solchen Britischen Schiffen zu erheben, welche gar keine Ausklarirung aus dem Abgangshafen mit sich bringen. Wo indessen in der vorgezeigten „Clearances“ und „Victualling Bills“ entweder die Nationalität des Schiffes, oder der Umstand, dass es in Ballast segelt, nicht angeführt ist, werden diese auf eine hinzugefügte Erklärung des Schiffers an Eides Statt vor dem Britischen Konsul bei der Zollkammer zugelassen, ohne dass es dem Schiffer bei der Zollklarirung im Sunde zu irgend einem Nachtheile gereichen solle.

§. 22.

Der Translateur bei der Oeresundzollkammer erhält für seine Bemühung in Bezug auf die erforderliche Angabe der Ladungen und auf die specielle Berechnung der von jedem der Absender oder Empfänger zu erlegenden Zollabgaben nach wie vor 32 Stüver für eine Anzahl von einem bis zu 4 Connossementen. Jedoch wird die Gebür für jedes Connossement, welches jenes Maximum übersteigt, von 8 auf 4 Stüver herabgesetzt.

Sind keine Connossemente am Bord, so hat der Translateur für eine Anzahl von 1 bis 6 Cokets ebenfalls 32 Stüver zu berechnen und für ein jedes Coket darüber 4 Stüver. Die Gebür von 12 Stüver auf Schiffe in Ballast oder mit Steinkohlen beladen, bleibt unverändert.

Britische Schiffe, welche aus folgenden Ländern kommen, sind gänzlich befreit von Translateur-Gebüren und entrichten nur 8 Stüver für die Abschrift ihres Passes, im Fall sie dessen Zurückgabe verlangen, nämlich aus: Dänemark, Norwegen, Schweden, Preussen, Finnland (mit Ausnahme von Wyburg und Friedrichshafen), aus den Russischen Ostsee-Provinzen (mit Ausnahme von St. Petersburg und Narva) und aus Mecklenburg, mit Ausnahme von Rostock.

§. 23.

Dagegen werden alle Sporteln, welche bisher nach der Dänischen Sporteltaxe von Britischen Schiffen im Sunde erhoben wurden, mit Aus-

nahme der im §. 21. und 22. enthaltenen Einschränkungen, hiermit anerkannt.

§. 24.

Jedoch in Betracht der Nothwendigkeit, das Personal der Zollbeamten zu vermehren, um den im Sunde klarirenden Schiffen eine möglichst schnelle Abfertigung zu sichern, wird die im folgenden Abschnitt erwähnte Gebür an den Stempelverwalter, Kassirer u. s. w. von 1 Species-Reichsthaler auf 1 Species-Reichsthaler und 10 Stüver pro Schiff erhöht.

§. 25.

Der Betrag sämmtlicher von einem jeden Britischen Handelsschiffe bei seiner jedesmaligen Klarirung im Sunde und in den Belten zu erhebenden Gebüren (mit Ausnahme der in den §§. 21. und 22. angeführten zufälligen Sporteln) ist daher folgendermaassen festgestellt worden:

1.	An den Zolldirector	....	— Sp.	24 St.
2.	„ die 4 Kammereien	....	1 „	— „
3.	„ den Stempelverwalter und an den Cassirer incl. des Passgeldes	..	1 „	10 „
4.	„ 2 Extraboten	....	— „	8 „
5.	„ das Wachtschiff	....	— „	6 „
	Gesammtbetrag der Sporteln		3 Sp.	— St.

schreibe: Drei Species-Reichsthaler, welche in Zukunft in einer Summe, unter der Benennung von Zollamtssporteln zu berechnen sind, und worüber die Oeresundzollkammer, so wie über die anderen Gebüren auf dem Passe zu quittiren hat.

Von Britischen Schiffen unter 40 Tonnen (tons register) sind indessen künftig nur 2 Species-Reichsthaler an Sporteln zu entrichten.

§. 26.

Zur Erleichterung des Handels, so wie zur schnelleren Abfertigung der Schiffe im Sunde ist es nöthig befunden worden, die Arbeitsstunden der Beamten zu vermehren, und es denselben zur Pflicht zu machen, die sich anmeldenden Schiffe zu allen Stunden des Tages zu expediren. Die Beamten sind daher angewiesen, während der unten näher bestimmten Zeitabschnitte täglich auf der Oeresundzollkammer gegenwärtig zu sein:

vom 1. April bis 31. October von 6 Uhr Morg. bis 9 Uhr Abends
während des März-Monats „ 7 „ „ „ 9 „ „
und während der Winter-Monate November, December, Januar und Februar „ 8 „ „ „ 6 „ „

Ueberdem sind noch 4 Beamte angestellt mit der ausdrücklichen Bestimmung ausserhalb der oben angeführten Expeditionsstunden auf der Zollkammer zugegen zu sein, um die Papiere und Erklärungen der sich anmeldenden Schiffer entgegenzunehmen und die darauf folgende Klarirung vorzubereiten, nämlich

vom 1. April bis 30. September von 4 Uhr Morg. bis 10 Uhr Abends
und während der übrigen Jahreszeit . . . . „ 6 „ „ „ 8 „ „

In Folge dieser Anordnungen ist es verabredet und bestimmt worden, dass das sogenannte Extra-Armengeld von 1 Species-Reichsthaler pro Schiff während derjenigen Stunden, in denen es bisher an den Werkeltagen erhoben worden, in Zukunft ganz wegfallen soll. Wohingegen die Expedition eines Schiffes ausserhalb der oben bestimmten Arbeitsstunden an den Werkeltagen verlangt wird und Statt finden kann, wird diese Abgabe wie gewöhnlich entrichtet. Auch bleiben alle Britischen Schiffe derselben unterworfen, die sich an Sonntagen und den gesetzlich bestimmten Festtagen zur Zollklarirung melden und expedirt werden.

§. 27.

Zur ferneren Beschleunigung der Expedition im Sunde ist weiter festgesetzt worden, dass, sobald ein Englischer Schiffer die auf seine Ladung Bezug habenden Papiere auf der Zollkammer eingeliefert und die daselbst von ihm verlangten Erklärungen abgegeben hat, auf sein Verlangen, unter annehmbarer Caution seines Agenten für den zu erlegenden Zoll sogleich die Ausfertigung eines Blanco-Passes erfolgen soll, damit er seine Reise ungesäumt fortsetzen könne, wenn ihm der Wind günstig, ohne gehalten zu sein, eine regelmässige Zollklarirung abzuwarten.

§. 28.

In Hinsicht des im Sunde und den Belten zahlbaren Leuchtgeldes ist festgesetzt worden, dass die für Schweden geltende Bestimmung, zufolge welcher Fahrzeuge unter 20 Last oder 40 Tonnen dasselbe nach einer ermässigten Taxe entrichten, für die Zukunft auch auf die Britische Schifffahrt ausgedehnt werden solle. Demzufolge entrichten Britische Schiffe, deren Tragfähigkeit erweislich unter 40 Register-Tonnen ist, wenn solche in Ballast gehen, künftig nur anderthalb, und wenn sie beladen sind, nur 2 Species-Reichsthaler an Leuchtgeld bei ihrer jedesmaligen Zollklarirung.

§. 29.

Wenn ein Britisches Schiff mit Mauersteinen oder mit Dachziegeln, oder mit einer Quantität Waaren unter 6 Lasten oder 12 Tonnen beladen

ist, wird dasselbe als in Ballast gehend angesehen, und hat das bestimmte Leuchtgeld demgemäss zu entrichten. Bei flüssigen Dingen wird die Last zu 8 Oxhoft angenommen. Bei trockenen Gütern nach dem Gewicht, wird die Last zu 12 Schiffpfund c. 300 Pfund Netto gerechnet, und nach dem Tonnenmass zu so vielen Tonnen, als nach den Bestimmungen der Zollrolle auf die Last eines jeden der betreffenden Artikel gerechnet werden sollen. Acht Stück an Pferden oder Rindvieh gilt jedoch für eine volle Ladung.

§. 30.

Die Lustfahrzeuge, welche Mitgliedern der Königlichen Jacht-Clubs in England gehören, sind von dem Leuchtgelde und den Klarirungskosten im Sunde sowohl als in den beiden Belten gänzlich befreit, wenn sich dieselben als solche bei den betreffenden Zollbehörden gehörig legitimiren.

§. 31.

Es ist ferner bestimmt worden, dass, wenn die Dänische Regierung, im Einklange mit dem Ansuchen der Britischen Schiffer, sich dazu versteht, folgende Leuchtfeuer anzulegen und zu unterhalten, nämlich:

1. einen Leuchtthurm von geeigneter Höhe auf dem sogenannten Holmen, auf der nordwestlichen Spitze von Jütland;
2. ein Leuchtschiff auf dem sich von der Insel Anholt in westlicher Richtung erstreckenden Riffe, der „Knoben" genannt;

und wenn die Dänische Regierung sich ferner mit der Schwedischen dahin verständigt, dass

3. das gegenwärtig bestehende Steinkohlenfeuer auf Falsterbo in ein wirksames Lampenfeuer umgeändert oder auf ein Leuchtschiff auf einer dazu geeigneten Stelle stationirt wird;

zur Deckung der daraus erwachsenden vermehrten Unkosten, eine Erhöhung des durch den Tractat vom 12. Februar 1647 bestimmten und bisher erhobenen Leuchtgeldes von zwei Speciesthalern für ein Ballastschiff, und vier Speciesthalern für ein Schiff mit Ladung, eintreten solle, und zwar in dem Verhältnisse, dass alle Britischen Handelsschiffe von 40 Register-Tonnen und darüber, wenn solche in Ballast gehen, künftig 2¼ Species-Reichsthaler, und wenn sie beladen sind, 4½ Species-Reichsthaler bei ihrer jedesmaligen Fahrt durch den Sund oder die beiden Belte zu entrichten haben. Die Erhebung dieser Abgaben beginnt mit dem 1. Januar 1842, wenn es sich alsdann herausstellt, dass die bedungenen Feueranstalten bereits in der Anlage begriffen sind.

§. 32.

Sämmtliche Zollabgaben, Feuergelder, Sporteln und übrigen Angelder,

sowohl im Sunde als in den beiden Belten, werden künftig berechnet und erlegt in Species-Reichsthaler à 48 Stüver, von denen 9¼, schreibe: neun und ein viertel Species-Reichsthaler, auf die Mark fein Silber Kölnisches Gewicht gehen; doch sollen die von der Dänischen National-Bank ausgestellten Zettel zum laufenden Curse in Zahlung angenommen werden.

§. 33.

Es wird von Seiten der Britischen Regierung dafür gesorgt werden, dass sich sowohl die von den Zollbehörden des vereinigten Königreichs ausgestellten Schiffs- als Ladungspapiere der nach der Ostsee bestimmten Fahrzeuge in gehöriger Ordnung befinden, und dass namentlich die an Bord derselben befindlichen Cokets oder Zollscheine, wie dieses bisher geschehen, numerirt, auf eine Schnur gezogen und mit dem Zollsiegel an einem Zettel angesiegelt werden, auf welchem die Anzahl solcher Cokets in Buchstaben angegeben ist, wie frühere Tractate dieses bestimmen.

§. 34.

Um Britische Schiffer möglichst für die Unkosten zu entschädigen, die mit ihrer Landung zu Helsingoer zur Entrichtung des Sundzolles nothwendig verknüpft sind, wird allen denjenigen Britischen Schiffern, welche eine getreue Angabe ihrer Ladungen gemacht haben, die gewöhnliche Vergütung von 4 % auf den Betrag des von ihnen bezahlten Zolles auch fernerhin von der Oeresundzollkammer zugestanden werden.

Eben so wird denjenigen schiffbrüchigen Britischen Schiffern und Matrosen, welche in einem hülfsbedürftigen Zustande in Helsingoer anlangen und sich entweder persönlich oder durch den Britischen Consul auf der Oeresundzollkammer melden, nach wie vor die gewöhnliche Unterstützung aus dem, im §. 26. erwähnten Extra-Armengelde, verabreicht und der Betrag nach Umständen vermehrt werden, wenn der Zustand der Kasse dieses weiterhin gestatten sollte.

§. 35.

Dagegen werden die bei Uebertretung oder Umgehung der bestehenden Zollgesetze durch frühere Verordnungen festgesetzten Geldstrafen hiermit bestätigt, nämlich:

1. bei einer erweislich falschen Angabe der Quantität oder Qualität der Ladung, so wie beim Vorbeisegeln der Zollstätte (ausser in Fällen von Seenoth) mit der offenbaren Absicht einer Defraudation, tritt für die Betheiligten eine, dem jedesmaligen Grade ihrer Verschuldung angemessene, Strafe ein, d. h. ausser dem vollen Belaufe des gesetzlichen Zolles, eine Geldbusse höchstens bis zum Doppelten des Betrages der zu umgehen beabsichtigten Abgaben;

2. eine Geldbusse von $2\frac{1}{2}$ Species-Reichsthaler trifft diejenigen Schiffer, welche nach Copenhagen bestimmt, dorthin segeln, ohne zuvor den Sundzoll berichtigt zu haben, jedoch ihre Papiere von dort nach Helsingoer zur Klarirung einsenden;
3. Geldbussen von 1 Species-Reichsthaler treten ferner ein, wo die Ladungspapiere eines Schiffes zur Expedition nach Helsingoer gesandt werden, bevor dasselbe aus dem Süden angelangt ist, oder wo die Papiere eines Schiffes von Jemand Anders an's Land gebracht werden, als von dem Schiffer, Steuermann oder Supercargo desselben.

§. 36.

Mit Bezug auf die im vorstehenden Abschnitte angeführten Geldbussen erster Classe, ist bestimmt worden, dass solche künftig den betheiligten Britischen Unterthanen nicht zuerkannt werden sollen, ohne dass von Seiten des Directors der Oeresundzollkammer dem Britischen Consul die Veranlassung dazu, so wie die näheren Umstände gleichzeitig mitgetheilt werden. Dagegen wird der Consul, wo es erforderlich, mit dem Director zusammen wirkend, die Vollziehung der bestehenden Verträge über den Sundzoll, nach bestem Vermögen und mit gleicher Gerechtigkeit für die dabei interessirten Theile beaufsichtigten, auf solche Weise, dass, gleich wie einer Seits von den Schiffen und Waaren Britischer Unterthanen keine anderen Zölle und Abgaben, als die in gegenwärtiger Uebereinkunft ausbedungenen in Zukunft zu erheben sind, so auf der anderen Seite auch die Königl. Dänischen Zoll-Einkünfte im Sunde durch eine unrichtige Angabe der zollpflichtigen Ladungen oder anderer Unregelmässigkeiten, auf keine Weise beeinträchtigt werden soll, wenn dieses zu verhindern irgend möglich ist.

§. 37.

Die im §. 5. erwähnte revidirte Zollrolle der Oeresundzollkammer nebst der Sportel-Taxe und den übrigen Zoll-Anordnungen, nachdem dieselben höheren Orts genehmigt worden, treten am 1. Januar 1842 in Kraft, und es werden der Britischen Regierung sofort beglaubigte Abschriften davon mitgetheilt.

§. 38.

Auch wird die Dänische Regierung auf die dieserhalb einzureichenden Vorschläge sich dazu verstehen, diejenigen Verbesserungen in der zu Helsingoer bestehenden Quarantaine-Anstalt eintreten zu lassen, die geeignet erscheinen mögen, künftig allen unnöthigen Aufenthalt Britischer Schiffer bei ihrem Geschäfts-Verkehr mit dem Quarantaine-Beamten möglichst zu verhindern.

§. 39.

Die gegenwärtige Uebereinkunft (welche weder den Tractat zwischen den beiderseitigen Regierungen vom 11. Juli 1670, noch die Verträge von Christianopel vom 13. August 1645 und von Copenhagen vom 15. Juni 1701 über den Sundzoll auf irgend eine Weise beeinträchtigen soll) ist für die Dauer von 10 Jahren geschlossen, vom 15. Juni d. J. an gerechnet, als dem Tage, an welchem der zu London angefertigte Tarif unbenannter Artikel in Wirksamkeit trat, und ferner noch 12 Monate länger, nachdem eine von den betheiligten Regierungen der anderen die Anzeige gemacht haben wird, dass es nicht ihre Absicht sei, sich länger an diesen Vertrag zu binden.

Urkundlich haben die unterzeichneten Commissarien Gegenwärtiges eigenhändig unterschrieben und mit ihren Petschaften besiegelt zu Helsingoer am 13. August im Jahre unseres Herrn 1841.

B.

Verzeichniss derjenigen, im bisherigen Sundzolltarif stehenden Artikel, welche zufolge des Uebereinkommens zwischen den Königlich Dänischen, Königlich Grossbritanischen und Königlich Schwedisch-Norwegischen Commissarien vom 13. resp. 23. August 1841, auf nachfolgende Abgabensätze ermässigt sind, und die sowohl im Sund als in den Belten vom 1. Januar 1842 ab zur Hebung kommen.

Benennung der Waaren-Artikel.	Seitherige, jetzt aufgehobene Abgabe.	Die tarifirte Einheit.	Die festgesetzte Abgabe vom 1. Januar 1842 an.
Asche, Tangasche	6 Stüber	1 Schiffpf.	4 Stüber
Boy, doppelter	6 -	1 Stück	3 -
Knochen, von Thieren	1 Proz. ad val.	1 Schiffpf.	1 -
Bergmoos, schwedisches	9 Stüber	1 -	3 -
Brantwein: Arrack	36 -	1 Oxh. zu 30 Vierteln	24 -
„ Charent	36 -	1 - -	24 -
„ Cognac	36 -	1 - -	24 -
„ Kartoffel oder Korn	6 -	1 Tonne	4 -
Catharinenpflaumen	9 -	100 Pfund	4½ -
Coriander	9 -	200 -	3 -

Benennung der Waaren-Artikel.	Seitherige, jetzt aufgehobene Abgabe.	Die tarifirte Einheit.	Die festgesetzte Abgabe vom 1. Januar 1842 an.
Diehlen: tannene oder fichtene, von Preussen			
„ von 21 Fuss und darüber	48 Stüber	1 Schock	36 Stüber
„ unter 21 Fuss..........	36 -	1 -	36 -
von anderen Orten			
„ von 21 Fuss und darüber	48 -	1 -	36 -
„ „ 18 bis unter 21 Fuss	24 -	1 -	24 -
„ „ 15 „ „ 18 „	24 -	1 -	36 Stüb. pro 1000 Stück
„ unter 15 Fuss..........	36 -	1000 Stück	36 Stüb. ibid.
Dosinken (Kirsey) doppelte.......	18 -	4 -	9 Stüber
Steifleinen, feines..................	3¾ -	4 -	3 -
Decken (Pferde- und Bett-) feine	90 -	2 Dutzd.	15 -
Wachholder-Beeren...............	2½ -	1 Tonne	¾ -
Fische, als:			
geräucherte Heringe.....	12 -	1 Last = 12 Tonnen	3 -
Neunaugen..............	8 -	1 Tonne	5 -
Galipot (eine Art Harz)...........	9 -	100 Pfund	2 -
Garn, Elberfelder.................	60 -	100 -	36 St. pro Schiffpfd.
„ Leinen......................	60 -	100 -	desgl.
Ziegenhaar, gewöhnliche..........	9 -	1 Schiffpf.	5 Stüber
Grütze und Graupen:			
Gerstengrütze...............	36 -	1 Last = 12 Tonnen	30 -
Graupen....................	36 -	1 -	30 -
Eiergrütze.................	9 -	100 Pfund	2 -
Perlgraupe und Graupe.....	9 -	200 -	2½ -
ohne besondere Benennung	18 -	400 -	5 -
Holz, Azynholz..................	30 -	800 -	1 Proz. ad val.
Bauholz....................	37½ -	25 Stück	36 Stüber
Halbholz...................	37½ -	25 -	36 -
Langholz...................	37½ -	25 -	36 -

Benennung der Waaren-Artikel.	Seitherige, jetzt aufgehobene Abgabe.	Die tarifirte Einheit.	Die festgesetzte Abgabe vom 1. Januar 1842 an.
Holz, Böttcherholz und	4 Stüber	4 Schock	3 Stüber
Stabholz	3 -	4 -	3 -
Häute, gesalzene	60 -	10 Decher	36 -
Fett, Schmiere	6 -	1 Schiffpfd.	-
Eiserne Pfannen	12 -	1 -	6 -
Kälber	24 -	1 Stück	8 -
Kartoffeln	1 Proz. ad val.	100 Tonnen	18 -
Kühe	36 Stüber	1 Stück	18 -
Latten:			
von Friedrichshamm	16 -	1000 -	werden wie andere Latten nach der Länge berechnet.
„ Memel	3 -	150 St. -	
„ Narva	16 -	1000 St. -	
„ Pernau	48 -	100 St. -	
„ St. Petersburg	16 -	1000 St. -	
„ Schweden und Norwegen	20 -	1000 St. -	8 Stüber
Mennige	9 -	100 Pfund	2 -
Nürnberger Waare	30 -	1 Fass	1 Proz. ad val.
Ochsen	36 -	1 Stück	18 Stüber
Pastel (Waid)	4½ -	100 Pfund	2 -
Prünellen	9 -	100 -	4½ -
Birnen	2 -	2 Tonnen	1 -
Rinder (junge Kühe)	36 -	1 Stück	18 -
Pumpenhölzer	37½ -	25 -	36 -
Ribben (eine Art Sparren) von Preussen und Russland	nach der Grösse als Masten oder Kaster zu berechnen.	1 Schock	48 -
von Schweden und Norwegen		von 5 bis 6 Zoll für 10 Stück 4 Stüber; von anderen Dimensionen wie schwedische und norwegische Sparren.	
Rickers (auch eine Art Sparren)	12 Stüber	1 Schock	wie fichtene Sparren nach der Länge u. Dicke zu berechnen.

Benennung der Waaren-Artikel.	Seitherige, jetzt aufgehobene Abgabe.	Die tarifirte Einheit.	Die festgesetzte Abgabe vom 1. Januar 1842 an.
Seide, Flock- und Floretseide.....	18¾ Stüber	10 Pfund	3 Stüber
Sparren von Memel..............	3 -	150 Stück	wie fichtene Sparren nach Länge und Dicke zu berechnen.
Stäbe, von Schweden............	6 -	8 Schock	1 Stüber
Böden, zu den Stäben gehörend	3 -	2 -	werden auf Stäbe reducirt und als solche verzollt.
Stiere..........................	36 -	1 Stück	18 Stüber
Schwanenboy....................	6 -	1 -	3 -
Zwetschen, ungarische...........	18 -	300 Pfund	9 -
Dachrinnen, hölzerne............	$4\frac{8}{23}$ -	3 Stück	2 -
Wolle, Abfall....................	9 -	1 Schiffpfd.	5 -
„ Spanische................	18 -	100 Pfund	3 -
Weine, Spanische, als: Pedro, Ximenes, Ivica oder Iviza, Canariensect, Palmsect, Teneriffa, Vidonia und alle auf den Canarischen Inseln producirte Weine..............	48 -	pr. Oxhoft	36 -
Zinnober, ordinairer.............	24 -	100 Pfund	24 -
„ feiner..................	36 -	100 -	24 -

Was die Benennungen und Abkürzungen in vorstehendem Verzeichniss betrifft, so wird das Schiffpfund bei Waaren aus Russland und Schweden zu 400 Pfund, bei denen aus Dänemark und Norwegen zu 320 Pfund und aus anderen Ländern zu 300 Pfund Pfund gerechnet. 1 Decher sind 10 Stück. — 1 Schock = 60 Stück.*)

*) Der Vertrag mit Schweden ist datirt vom 23. August und stimmt fast wörtlich mit dem englisch-dänischen überein.

Beilage II.

Oeresund- und Stromzollrolle vom 1. Januar 1842.*)

§. 1.

Privilegirte oder unprivilegirte Behandlung in dem Oeresunde und den Belten.

Die Schifffahrt durch den Oeresund und die Belte ist hinsichtlich des Sund- und Stromzolles entweder privilegirt oder unprivilegirt.

Zu den privilegirten Nationen gehören ausser dem Königreiche Dänemark nebst den Herzogthümern Schleswig, Holstein und Lauenburg, so wie den übrigen dänischen Besitzungen, alle diejenigen Nationen, mit welchen Dänemark Handels- und Schifffahrts-Tractate und Conventionen abgeschlossen hat, worin Bestimmungen wegen der Sund- und Stromzollabgaben enthalten sind.

Zu den unprivilegirten Nationen hingegen gehören alle übrigen, welche unter den erstgenannten nicht begriffen sind.

§. 2.

Die privilegirten Nationen.

Die Nationen, welche zur Zeit laut abgeschlossener Handels- und Schifffahrts-Tractate und Conventionen im Oeresunde und in den Belten privilegirte Behandlung geniessen, sind folgende:

1. Belgien, laut Convention vom 13. Juni 1841.
2. Brasilien, laut Tractats vom 26. April 1828.
3. Bremen, laut Declaration vom 5. November 1835.
4. Frankreich, laut Tractats vom 23. August 1742.
5. Hamburg, laut Convention vom 27. Mai 1768.
6. Hannover, laut Convention von 1844.
7. Holland oder die Niederlande, durch die Tractate vom 13. August 1645 und 15. Juni 1701, so wie die Declaration vom 10. Juli 1817.
8. Lübeck, laut Declaration vom 14. October 1840.

*) Der Artikel 5. der Verträge von London und Helsingoer verpflichtet die dänische Sundzollkammer, eine allgemeine Zollrolle in Einklang mit der neuen Uebereinkunft anzufertigen. Dieser Verpflichtung hat die dänische Regierung mit nachstehendem Tarif genügt. Derselbe ist die erste offizielle Ausgabe und enthält die in der Christianopler Zollrolle vom 13. August 1645, in dem Vertrag mit den Vereinigten Niederlanden vom 15. Juni 1701, so wie in den Verträgen vom $\frac{1}{2}\frac{4}{1}$. August 1841 festgesetzten Bestimmungen und giebt das vollständigste Verzeichniss der jetzt gültigen Zölle, Feuer- und Bakengelder, so wie der übrigen im Sund zu entrichtenden Abgaben und Gebüren.

9. **Die vereinigten mexikanischen Staaten**, laut Tractats vom 19. Juli 1827.
10. **Die vereinigten nordamerikanischen Staaten**, laut Convention vom 26. April 1826.
11. **Norwegen**, laut Convention vom 23. August 1841.
12. **Oldenburg**, laut Declaration vom 31. März 1841.
13. **Preussen**, laut Tractats vom 17. Juni 1818.
14. **Russland**, laut Tractats vom $\frac{8}{19}$. October 1782 und Additional-Akte vom 14. October 1831.
15. **Spanien**, laut Königlicher Resolution vom 25. Mai 1798.
16. **Grossbritanien und Irland** mit den übrigen zugehörigen Landen und Orten, laut Tractats vom 11. Juli 1670 und Convention vom 13. August 1841.
17. **Schweden**, durch den Friedenstractat vom $\frac{3.\ \text{Juni}}{3.\ \text{Juli}}$ 1720 und die Convention vom 23. August 1841.
18. **Venezuela**, laut Tractats vom 26. März 1838.
19. **Oesterreich**, laut Convention vom 12. Februar 1834.

§. 3.

Tarif der Zölle im Oeresunde und in den beiden Belten. [1])

A.	Stüver.
Aale, siehe Fische.	
Abfallsleder, siehe Leder.	
Absiebel, siehe Döddersaat.	
†**Aepfel**, die Last (12 Tonnen auf die Last gerechnet)	6
Aeschene Balken, siehe Balken.	
— **Bretter und Planken**, siehe Planken.	
†**Aeschenhölzer oder Klötze**, die 10 Stück..............	9
Ahorn Bretter und Planken, siehe Planken.	
†**Alaun**, das Schiffpfund..................................	12
Alaunleder, siehe Leder.	
***Alkali**, siehe Soda.	
Almagros, siehe Krapp.	
†**Amidam**, die 300 Pfund..................................	8
***Angora Ziegenhaar**, wie Kämelhaar.	

[1]) Die mit * bezeichneten Artikel sind durch die Verträge von 1841 revidirt, und die Zollsätze derselben meisstentheils bedeutend herabgesetzt worden.

Die mit † bezeichneten Artikel sind die in dem Christianopelschen Zolltarif von 1645 benannten Artikel, die Zollsätze derselben sind durchgängig unverändert geblieben.

	Stüver.
†Anis, die 100 Pfund	9
†Ankerstöcke, das Schock, oder 60 Stück	48
Ankertaue, siehe Tauwerk.	
Annatto oder Roucou, siehe Orlean.	
Antimonium, siehe Spiessglanz.	
*Apfelsinen, die Kiste, ohne Rücksicht auf die darin befindliche Stückzahl	1
(20 Kisten werden auf die Last gerechnet).	
Apfelwein, siehe Cider.	
*Armagnac, siehe Branntwein.	
Armosinen, siehe Taft.	
*Arrak, siehe Branntwein.	
*Arsenik, die 300 Pfund	8
* — rother, siehe Auripigment.	
Asche, nämlich:	
— †Pott- und Strohasche, die Last, oder 12 Schiffpfd.	48
(Die Tonne, ohne Gewichtsaufgabe, wird zu 1 Schiffpfund Netto gerechnet).	
— Sodaasche, siehe Soda.	
— *Tangasche, (Engl. Kelp.) das Schiffpfund	4
(Die Tonne, ohne Gewichtsaufgabe, wird zu ½ Schiffpfund Netto gerechnet).	
— Waidasche, die Last (12 Tonnen auf die Last gerechnet)	12
(Die Tonne wird zu 1 Schiffpfund angenommen). Ein Fass von Riga wird als eine Tonne betrachtet.	
†Atlas, die 2 Stück (25 Ellen auf das Stück gerechnet.[1])	9
*Auripigment, die 100 Pfund	6

B.

Bakelaer, siehe Lorbeeren.	
†Balken von Aeschen und Buchen, wie eichene Balken.	
— eichene, das Stück	3
— föhrene, die 2 Stück	3
— lindene, wie föhrene Balken.	

[1]) Mit Bezug auf das angenommene Ellenmaass vergleiche man §. 4. der nachfolgenden einleitenden Bemerkungen zu den Tabellen über Masse und Gewichte.

	Stüver.
†Balken, runde, werden nach den Dimensionen verzollt, wie Rundhölzer.	
— angegeben als: „in 4 und 8 Kanten gehauene Balken", werden als Spieren von 7 bis unter 15 Palmen verzollt.	
Balkplanken, eichene, das Schock oder 60 Stück..........	48
— föhrene, das Schock oder 60 Stück.........	36
Balkunen, eichene, wie eichene Balken.	
— föhrene, wie föhrene Balken.	
Band von *Baumwolle wird nach dem Werthe verzollt.	
— - Seide und Floret, die 2 Pfund....................	5
— - Seide und Floret mit Gold oder Silber, das Pfund	5
— - Leinen, und andere nicht besonders namhaft gemachte Bänder, die 5 Pfund....................	3
†Bandholz, zu Fassreifen, die 1000 Stück................	4
Baratten, seidene, die 2 Stk. (25 Ellen auf das Stk. gerechnet)	9
*Barrilla, siehe Soda.	
Basan-leder, siehe Leder.	
Batist von Linnen, siehe Kammertuch.	
— - Seide, wie Stoffe von Seide.	
*Bauholz, siehe Holz.	
Bäume, föhrene, runde, nach den Dimensionen, wie Masten.	
Baumöhl, siehe Oehl.	
Baumsparren, wie Rundhölzer, siehe Holz.	
†Baumwolle, die 100 Pfund..................................	18
*Baumwollen Garn, siehe Garn.	
*Baumwollene Strümpfe, siehe Strümpfe.	
— *Waaren, oder Manufacturwaaren, insofern dieselben in gegenwärtigem Zolltarife nicht besonders angeführt stehen, oder unter den darin erwähnten Sorten begriffen sind, werden nach dem Werthe verzollt.	
Bausteine, werden nach dem Werth verzollt.	
Beiderwand, die 4 Stück (25 Ellen aufs Stück gerechnet)	5
Berg- oder Klippfisch, siehe Fische.	
Berghölzer, siehe Holz.	
*Bergmoos von Schweden, (Færgmossa) das Schiffpfund...	3
†Bernstein, verarbeiteter, die 5 Pfund.....................	6
— roher, Feilicht oder Abfall, das Schiffpfund....	9
*Bettdecken, siehe Decken.	
†Bettfedern, das Schiffpfund................................	6

	Stüver.
Bettzwillich, siehe Bührenzeug.	
†**Biberfelle**, die 100 Stk.	48
Biberwolle oder **Haar**, siehe Wolle.	
Bier, Lübecker, Rostocker, Stralsunder und Wismarer, die Last von 6 Fässern, (12 Tonnen auf die Last.)	48
— Mumme, Prüssing oder Jopenbier, und alles andere, hier nicht ausdrücklich benannte Bier, die Last von 6 Fässern, (12 Tonnen auf die Last)	36
†**Bier**, von England, Holland und andern Orten in Oxhoften, die 2 Oxhofte	9
(8 Oxhofte oder 12 Tonnen pr. Last; von England sind 54 Gallons = 1 Oxhoft.)	
— auf Flaschen gezogen, wird nach dem Werthe verzollt.	
Bier-Essig, siehe Essig.	
†**Birkenhölzer** oder **Klötze**, die 10 Stk.	9
— **Stangen**, siehe Stangen.	
***Birnen**, die Last, (12 Tonnen auf die Last gerechnet)	6
***Blauholz**, siehe Färbehölzer unter Holz.	
†**Blech**, **Eisen-** oder **Schwarzblech**, das Schiffpfund	6
— **verzinntes** oder **Weissblech** (Engl. Tinplates) nach dem Werthe.	
— **Kupferblech**: wie Kupfer.	
— **Messingblech**: wie Messing.	
†**Blei**, die 6 Schiffpfund oder 1 Fuder	24
(Eine englische „Ton“ wird als ein Fuder gerechnet.)	
†**Bleierz** oder **Reissblei**, das Schiffpfund	6
Bleiweiss, das Schiffpfund	6
Blocksteine, siehe Sandsteine.	
Blöt- oder **Kalkwolle**, siehe Wolle.	
Böckelsterbfelle, wie junge Bock- oder Kitzenfelle.	
†**Bockfelle**, die 10 Decher oder 100 Stk.	18
— **junge**, oder **Kitzenfelle**, die 1000 Stk.	9
***Bockshaar**, wie gewöhnliches Ziegenhaar.	
Bodenholz, siehe Holz.	
Bodenstäbe, siehe Stäbe.	
†**Bohlen**, eichene, wie eichene Planken.	
— **föhrene**, wie föhrene Planken.	
Bohlholz, siehe Holz.	
Bohlstöcke: wie Bohlholz.	

	Stüver.
Bohnen, die Last (12 Tonnen auf die Last gerechnet)	12
Nach dem Gewicht, wenn die Tonnenzahl unbekannt ist, werden 200 Pfund Netto auf die Tonne gerechnet.	
Bohnenstangen, wie Wachholderstangen.	
Boldavet, siehe Leinwand.	
Bolkram, wie Cracau Leinen unter Leinen.	
Bombasin, †Bombasett, die 4 Stk. (25 Ellen auf's Stk.)	5
Bootsholz, wie Bootsteven.	
Bootsmasten, siehe Masten.	
Bootsstaken, wie ordinaire Sparren.	
Bootssteven, die 25 Stk.	6
*Böttcherholz oder Büttnerholz, siehe Holz.	
Bouteillen, siehe Glaswaaren.	
*Boy oder Boie, das Stk., (25 Ellen auf's Stk. gerechnet) .	3
†Branntwein, Franz, mit Einschluss von *Armagnac, *Charente und *Cognac, das Oxhoft von 30 Vierteln	24
— †Spanischer, das Oxhoft von 30 Vierteln ...	24
— *Arrak, Rum oder Tafia, das Oxhoft von 30 Vierteln	24
— †Rheinischer, das Oxhoft von 30 Vierteln ..	36
(Von Schweden werden 90 Kannor pr. Oxhoft gerechnet.)	
— *Korn- und Kartoffel-, pr. Tonne (von 12 auf die Last)	4
(Von Schweden werden 60 Kannor pr. Tonne gerechnet.)	
— in Flaschen, — Holländ. Genever, nach dem Werthe.	
Brasilienholz, siehe Färbehölzer unter Holz.	
Brennholz, zollfrei. (2 Faden auf die Last.)	
Bretter, siehe Dielen & Planken.	
†Brocat, das Stk. (25 Ellen auf Stk. gerechnet)	18
†Brod, Schiffs-, oder Zwiebacke von Weizen, die Last, (12 Tonnen auf die Last)	18

	Stüver.
†Brod, Schiffs-, oder Zwiebacke von Roggen, die Last, (12 Tonnen auf die Last gerechnet).....................	12
Nach dem Gewichte, wenn die Tonnenzahl nicht angegeben ist, werden 100 Pfund Netto auf die Tonne gerechnet.	
Brodkümmel, siehe Kümmel.	
Brussen sind Balken.	
Büchene Bretter und Planken, siehe Planken.	
†Büchsenläufe, kurze, das Dutzend	6
†Buchweizen, die Last, (12 Tonnen auf die Last)........	12
— Grütze, siehe Grütze.	
*Bücklinge, siehe Fische.	
Bugspriete, nach den Dimensionen, wie Masten.	
Bührenzeug, feines, die 4 Stk., (25 Ellen auf's Stk. gerechnet)	15
— grobes, die 5 Stk., (50 Ellen auf's Stk. gerechnet)	3
— ohne besondere Angabe der Qualität, wird als feines Bührenzeug berechnet.	
Burtillen, nach den Dimensionen, wie Masten.	
†Buldan, wie Boldavet, siehe Leinwand.	
Butten, siehe Fische.	
Bütten, siehe Holzwaaren.	
*Bütten- oder Böttcherholz, siehe Holz.	
†Butter, die Last, (12 Tonnen auf die Last gerechnet).....	60
Nach dem Gewichte, wenn die Tonnenzahl nicht angegeben worden, werden 200 Pfund Netto auf die Tonne gerechnet.	
C.	
*Cacao, die 100 Pfund..	6
†Caffa, (figurirter Plüsch) die 2 Stk. (25 Ellen aufs Stk. gerechnet)	9
*Caffe, die 100 Pfund..	6
*Caliatourholz, siehe Färbehölzer unter Holz.	
Calicos, weisse ordinaire, siehe Catuntuch.	
— gedruckte oder gefärbte, werden nach dem Werthe verzollt.	
*Cambrics, Baumwollene, nach dem Werthe.	
— linnene, wie Kammertuch.	

	Stüver.
†Canariensamen, die 6 Fässer, (12 Tonnen auf die Last) (Von Holland werden 30 Mud auf die Last gerechnet.)	36
†Caneel oder Zimmet, die 100 Pfund	36
*Canella alba, die 100 Pfund	6
*Carlock, siehe Hausenblasen.	
Casiant, wie Bombasin.	
Casimir, wie Tuch, feines wollenes.	
*Cassia fistula, die 100 Pfund	12
* — lignea, die 100 Pfund	9
Castorhaar oder Biberwolle, siehe Wolle.	
*Catharinenpflaumen, die 200 Pfund	9
†Catun oder Catuntuch, weisses ordinaires, die 8 Stk. (25 Ellen auf's Stk. gerechnet)	15
*Cement, die Last, (12 Tonnen auf die Last) (Nach Gewicht werden 12 Schiffpfund Netto pro Last gerechnet.)	12
Chalons, siehe Schalong.	
Cider, Fruchtwein, oder Most, das Oxhoft von 30 Vierteln	12
— Essig, siehe Essig.	
Cinders, Coaks } sind zollfrei.	
†Cochenille, die 100 Pfund	36
*Cognac, siehe Branntwein.	
Corduan, siehe Leder.	
*Coriander, die 200 Pfund	3
*Curcuma, siehe Gurkumei.	
†Cypressenkistchen, der Packen oder 12 Stk.	36
Die unter C. nicht aufgeführten Artikel suche man in K. und Z.	

D.

*Dachrinnen, die 3 Stk.	2
†Damast, Seiden-, die 2 Stk.	9
— †Leinen-, die 2 Stk.	5
— †Wollen-, die 4 Stk. (25 Ellen von allen Sorten Damast auf's Stk. gerechnet.)	5
†Datteln, die 100 Pfund	9

	Stüver.
†Decken, *Bett, (Engl. Blankets), die 2 Dutz. oder 24 Stk.	15
† — Pferde-, die 2 Dutzend oder 24 Stk.	15
* Wenn Bett- und Pferdedecken Ellenweise und ohne Stückzahl angegeben sind, werden 4 Ellen auf das Stk. gerechnet.	
†Degengefässe, siehe Schwertgefässe.	
Degenklingen, siehe Schwertklingen.	
†Dielen und Dielenden von Ahorn-, Äschen-, Buchen-, Eichen- und Lindenholz, siehe Planken und Plankenden.	
— †föhrene:	
*Preussische, das Schock oder 60 Stk.	36
— föhrene von andern Orten:	
*von 21 Fuss Länge und darüber, das Schock von 60 Stk.	36
*von 18 Fuss bis unter 21 Fuss, das Schock von 60 Stk.	24
*unter 18 Fuss Länge die 1000 Stk.	36
Dielenden, föhrene, siehe Dielen, föhrene.	
Döddersaat oder Absiebsel, die Last (24 Tonnen pr. Last)	18
Dorsch, siehe Fische.	
*Dosinken, die 4 Stk. (25 Ellen aufs Stk. gerechnet).....	9
†Draht, Kupfer und Messing-, das Schiffpfund	24
— Eisen und Stahl-, die 100 Pfund....................	4
— Stahl-, in Fässern oder Körben, das Fass oder der Korb von 600 Pfund............................	24
Droguet, ein wollener Stoff: wie einfache Sayen.	
†Drell oder Drillich von Russland, die 100 Arschinen.....	6
†Drell oder Drillich von andern Orten, die 2 Stk. (25 Ellen pr. Stk. gerechnet)	3
†Drellene Handtücher, die 5 Dutzend oder 60 Stk.....	18
†Dunen, Flaumfedern, das Schiffpfund........................	36

E.

†Eichene Hölzer oder Blöcke, die 25 Stk...............	36
— Planken, siehe Planken.	
†Eisen, nämlich:	
Band-, Bolzen-, Bund-, Gitter-, Manufact- und Nageleisen, Öregrunder Stangeneisen, Schmiede- und Stangeneisen, das Schiffpfund................	4

	Stüver.
Eisen, verarbeitetes, als: Anker, Canonen, Delphine, †„Gottlings Geschütz“, Kugeln, Öfen, *Eisenbahn-Schienen und alles Eisenwerk, was zu den Eisenbahnen selbst benutzt wird, das Schiffpfund	4
— verarbeitetes, als: †Achsen, †Ambosse, Blech, (Schwarzblech,) †Grapen, *Pfannen, Pflugeisen, Platten, Rosten, Schaufeln. Spaten und Töpfe und alle andere nicht ausdrücklich genannten Eisenwaaren ohne Stahl, das Schiffpfund	6
Alle Arten von Maschinen mit Zubehör, sammt allen Eisen- und Stahlwaaren, welche hier nicht namentlich aufgeführt sind, und von denen man annehmen kann, dass sie zum Theil aus Stahl bestehen, werden nach dem Werthe verzollt.	
— gegossenes, in sofern solches hier nicht besonders angeführt steht, das Schiffpfund	6
— †altes-, und Ballasteisen, Eisengrus, Guss- und Roheisen, das Schiffpfund	3
— †Osmund-, die Last, oder 12 Schiffpfund	24
— Draht, siehe Draht.	
Elennshäute, siehe Häute.	
†Elephantenzähne, die 100 Pfund	9
†Erbsen, die Last, (12 Tonnen pr. Last)	12
Erlenstangen, siehe Stangen.	
Espingsvirke: wie Bootssteven.	
†Essig, Wein-, die Piepe oder 2 Oxhoft à 30 Viertel pr. Oxhoft	24
— Cider-, die 2 Oxhoft à 30 Viertel pro Oxhoft	9
— †Bier-, die 2 Oxhoft à 30 Viertel pro Oxhoft	9
F.	
Farbe, rothe, siehe Röthe.	
Färbehölzer, siehe Holz.	
Färberröthe, siehe Krapp.	
†Färberscharte oder Färberkraut, (Serratula,) das Schiffpfund	9
*Farren und Färsen, das Stk.	18
Federn, siehe Bettfedern und Dunen.	
†Feigen, die 100 Pfund	9

	Stüver.
Feigen, †in Körben, (Gewicht unbekannt,) der Korb.......	1
Feldkümmel, siehe Kümmel.	
Feldsteine: zollfrei. (40 Cubicfuss pr. Last.)	
Felle: siehe die verschiedenen Benennungen.	
*Felsenflechte von Schweden, siehe Bergmoos.	
Fensterglas, siehe Glaswaaren.	
†Fett, Küchenfett, die Last, (12 Tonnen pr. Last).......	36
Nach Gewicht, bei mangelnder Angabe der Tonnenzahl, werden 200 Pfund Netto auf die Tonne gerechnet.	
Filz: wie einfache Seyen.	
†Filzhüte, das Fass..	12
In andern Packungen oder Dutzend- und Stückweise: nach dem Werthe.	
†Fische, gesalzene, nämlich:	
†Aale, die Last von 6 Fässern, (12 Tonnen pr. Last.)..................................	30
Lachs, Makrelen, } die Last von 6 Fässer, (12 Tonnen pr. Last.)........................	60
Nach dem Gewichte, wenn die Aufgabe der Tonnenzahl fehlt, werden 200 Pfund Netto auf die Tonne gerechnet.	
— †Heringe, die Last, (12 Tonnen pr. Last.).......	24
— †Stör, die Last von 6 Fässern, (12 Tonnen pr. Last.)..................................	60
— †Laberdan, Kabliau oder Dorsch, sammt allen andern hier nicht besonders angeführten gesalzenen Fischen, die Last, (12 Tonnen pr. Last.)..................................	12
Nach dem Gewicht werden, wie oben, 200 Pfund Netto auf die Tonne gerechnet.	
— †getrocknete, nämlich:	
Butten, Weissfische, } die Last oder 20,000 Stk..........	12
— Dorsche, Klippfisch, Längfisch, Rochen, Rothschär, Rundfisch, Seyfisch, Sponder oder Spuren, Stockfisch und alle andern getrockneten Fische, die hier nicht namentlich aufgeführt stehen, die Last....................	30

	Stüver.
oder Stückweise, ohne Maass und Gewicht, die 1000 Stk.	30
12 Schiffpfund Netto, 120 Weg und 100 Wahlen werden auf die Last gerechnet.	
Fische, Rav und Rockling, die Last, (8 Oxhoft oder 12 Tonnen pr. Last)	36
— marinirte, als: *Neunaugen, die Tonne, (12 Tonnen auf die Last)	5
— †geräucherte, als: *Bücklinge, die Last von 12 Tonnen oder 20 Stroh	3
Lachs, nach dem Werthe.	
— frische, zollfrei, jedoch mit Ausnahme von: Austern und Hummern, welche nach dem Werthe verzollt werden.	
*Fisetholz, siehe Färbehölzer unter Holz.	
†Flachs, nämlich:	
Druyaner, Esthischer, wenndie Sorte nicht angegeben; Feiner; Flandrischer; Heiliger; Holländischer; Knochen; Liefländischer, wenn die Sorte nicht angegeben; †Marienburger; Matten; Narva, wenn die Sorte nicht angegeben; †Notabene, mit Ausnahme von Preussischem Notabene Flachs; Paternoster, Petersburger, wenn die Sorte nicht angegeben ist; Podolischer; Polnischer, Rakitzer; Rein Flachs; 9 und 12 Köpfiger; 1ste und 2te Sorte, das Schiffpfund	12
— genannt: Badstuben; Curländischer; Farken; Gemeiner; Geschnittener, alle Sorten; Notabene Flachs von Preussen; Oberländischer; Ordinairer; Pernauer; Preussischer, insoweit er nicht besonders angeführt ist; Rapen: Risten, Rositscher, obwohl er im Passe als zweite Sorte angegeben; 2, 3 und 4 Band; 6 Köpfiger; 3te Sorte, das Schiffpfund	8
— †gehechelter, das Schiffpfund	36
— Garn, siehe Garn.	
— Samen, siehe Leinsaat.	
†Flaggenstangen unter 7 Palmen, die 5 Stk.	6
— von andern Dimensionen, wie Masten.	
†Flaggentuch, die 4 Stk. (25 Ellen aufs Stk. gerechnet)	5

	Stüver.
Flämische Leinwand, siehe Leinwand.	
†Flanell, die 4 Stk. (25 Ellen aufs Stück gerechnet)	5
Flaschen, siehe Glaswaaren.	
†Flaschenfutter, Flaschenkeller, } die 10 Stk.	9
Flaumfedern, siehe Dunen.	
†Fleisch, gepöckelt oder geräuchert, die Last, (12 Ton. pr. Last) Nach Gewicht, wenn die Angabe der Tonnenzahl mangelt, werden 200 Pfund Netto auf die Tonne gerechnet.	36
Fliesen, wie Steine von Öland, siehe Steine.	
Flinten, siehe Gewehre.	
*Flockseide, siehe Seide.	
†Flor, (Crêpe) die 2 Pfund	5
Floretband, siehe Band.	
*Floretseide, siehe Seide.	
Föhrene Balken, siehe Balken.	
— Dielen, siehe Dielen und Planken.	
†Folie, siehe Muskatblumen.	
†Franzen, seidene, die 2 Pfund	5
— †wollene und Flockfranzen, die 8 Pfund	15
Früchte, siehe die verschiedenen Benennungen.	
†Fuchsfelle, die 25 Stk.	9
— Pelzwerk, nach dem Werthe.	
*Fustikholz, siehe Färbehölzer unter Holz.	
Futterleinwand, (Fodervoev) siehe Leinwand.	
G.	
†Galläpfel oder Gallen, die 200 Pfund	9
Gallas, Gummi, siehe Gummi arabicum.	
*Gallipot, die 100 Pfund	2
†Galmei, das Schiffpfund	6
Garleder, siehe Leder.	
†Garn, Kabe-, siehe Tauwerk.	
— Schiemannsgarn, wie Tauwerk.	
— Hanf-, grobes, zu Tauwerk, wie Tauwerk.	
† — Heede oder Werg-, das Schiffpfund	9
† — Segel-, — Hanf-, fein, † — Flachs-, } das Schiffpfund	36

	Stüver.
Garn, *Elberfeld-, — *Leinen-, } das Schiffpfund	36
— Königsberger, Pillauer und Danziger, wenn die Sorte nicht angegeben ist, wird als Flachsgarn verzollt.	
Garn von Preussischen Häfen, wenn die Angabe in Schock geschieht, wird zu 20 Pfund Netto pro Schock gerechnet, oder zu 15 Schock pro Schiffpfund Netto.	
Garn, *Baumwollen, oder Twist, die 100 Pfund	16
— - *Nähe-, *Strick- und *Stickgarn, — *Türkisch roth-, } die 50 Pfund	15
— *Kämel-, die 50 Pfund	18
— Wollen und Sayette-, die 5 Pfund	3
— gezwirntes, siehe Zwirn.	
— Floret und Seiden-, die 2 Pfund	5
Garnlint, siehe Band, leinen.	
Gaze: wie Flor.	
*Gelbholz oder Fustik, siehe Färbehölzer unter Holz.	
Genetten, wie Wildkatzenfelle.	
†Gerste, die Last, (20 Tonnen pr. Last.)	24
*Gerstengraupen, *Gerstengrütze, } siehe Grütze.	
Gerstenmehl, siehe Mehl.	
Getreide, siehe die verschiedenen Arten.	
†Gewehre, Soldaten-, die Kiste mit 100 Stk.	24
— Jagd-, werden nach dem Werthe verzollt.	
†Gewürznelken, die 100 Pfund	36
Gips, gestossen oder gemahlen, wird nach dem Werthe verzollt.	
Gipssteine, zollfrei.	
†Glaswaaren, als:	
†Flaschen, leere, das Schock oder 60 Stk.	1
Ein Fass oder 2 Pipen mit Flaschen	12
Die oben angeführten sind grüne ordinaire Flaschen von 3 Quart und darunter; die grössern und bessern Sorten werden nach dem Werthe verzollt.	
†Fensterglas, die 4 Kisten oder Körbe	15

	Stüver.
†**Trinkgläser** in Kisten, von Venedig, die Kiste	9
Dutzendweise angegeben und von andern Orten, werden Trinkgläser nach dem Werthe verzollt.	
Glockenmetall, / **Glockenspeise,** } das Schiffpfund	• 24
†**Glötte,** oder Silberglätte, das Schiffpfund	6
Goldbrocat, siehe Brocat.	
Golddraht, das Pfund	5
Goldmünzen, zollfrei.	
†**Goldpele,** die 2 Stk.	3
Goldstangen, zollfrei.	
Gordinger, wie föhrene Balken.	
Graphiterde von Preussen, wird nach dem Werthe verzollt.	
†**Grauwerk,** die 1000 Stk.	36
†**Grobgrün, doppelt,** die 2 Stk.	5
— **einfach,** die 4 Stk.	5
(25 Ellen von beiden Sorten werden aufs Stk. gerechnet.)	
Grütze und Graupen:	
†**Buchweizengrütze,** die Last, (12 Tonn. pr. Last)	18
***Gerstengrütze,** ***Gerstengraupen** u. ***Graupen,** die Last, (12 Tonnen pr. Last.)	30
†**Hafergrütze,** die Last, (12 Tonnen pr. Last)	12
Nach dem Gewicht, wenn die Aufgabe der Tonnenzahl mangelt, werden 200 Pfund Netto auf die Tonne gerechnet.	
***Eiergrütze,** die 100 Pfund	2
Hirsegrütze, siehe Hirse.	
***Mannagrütze,** die 100 Pfund	2
***Perlgraupen,** die 400 Pfund	5
***Grütze,** ohne weitere Benennung, die 400 Pfund	5
†**Gummi,** nämlich:	
— **Arabicum, Barbarice, Gedda** und **Senegal,** die 200 Pfund	9
— **Benzoe** oder **Benjamin,** die 100 Pfund	9
— **Olibanum** oder **Weihrauch,** die 100 Pfund	9
Alle andern Sorten, oder die sogenannten Gummiharze werden nach dem Werthe verzollt.	
***Gurkumei,** die 100 Pfund	4

H.	Stüver.
Haarpuder, wie Amidam.	
†Haartuch, die 4 Stk.	3
†Hafer, die Last, (24 Tonnen pr. Last)	12
— Grütze, siehe Grütze.	
—* †Mehl, siehe Mehl.	
*Hagel, Bleihagel, die 100 Pfund	2
†Handschuhe, Russische, die 100 Paar	36
— andere Sorten, werden nach dem Werthe verzollt.	
Handspeichen, die 1000 Stk.	16
†Hanf, das Schiffpfund	8
— Garn, siehe Garn.	
— Öhl, siehe Öhl.	
— †Saat, die Last, (24 Tonnen pr. Last)	18
†Harnische, die 100 Stk.	48
†Harz, das Schiffpfund	6
†Haselnüsse, die Last, (12 Tonnen pr. Last)	12
*Hausenblase, die 100 Pfund	6
Hausgeräth, gebrauchtes, zollfrei.	
†Häute, †Pferde-, †Kuh-, †Ochsen- und Häute von jungem Rindvieh, (Engl. Kips,) roh, *gesalzen und trocken, die 10 Decher oder 100 Stk.	36
— von jungem Rindvieh, (Kips) roh, *gesalzen und trocken, wenn solche unter 9 Pfund pr. Stk. wiegen, die 10 Decher oder 100 Stk.	12
— †Elennshäute, †Hirsch- und †Rennthierfelle, der Decher von 10 Stk.	9
†Hede von Hanf und Flachs, die 100 Schiffpfund	36
— Garn, siehe Garn.	
Hederich oder Ackerkohlsamen, wie Rübsaat.	
†Hellebarden, die 100 Stk.	24
Helsinger Buldan, siehe Leinwand.	
Hemden, wollene, die 10 Stk.	3
Heringe, siehe Fische.	
†Hermelinfelle, die 5 Zimmer à 40 Stk.	9
— Pelzwerk, nach dem Werthe.	
Hirschfelle, siehe Häute.	
†Hirse oder Hirsegrütze, die Last, (12 Tonnen pr. Last) Nach dem Gewichte, wenn die Aufgabe der Tonnenzahl mangelt, werden 200 Pfund Netto auf die Tonne gerechnet.	30

	Stüver.
Holz, nämlich Färbehölzer, als:	
— †Fernambuc und alle Sorten Brasilienholz, die 1000 Pfd.	30
*Barholz; *Blauholz; *Caliaturholz; *Camholz; *Campecheholz; *Fisetholz; *Fustik von allen Sorten; *Galiciaholz; *Hondurasholz; *Japan oder Sapanholz; *Provinceholz und Sandelholz, die 1000 Pfd.	8
— *Nicaragua; *Rio de la Hacha; *St. Martinsholz; *Stockfischholz, die 1000 Pfd.	12
— nämlich **Nutz- und Bauholz**, als:	
†Bodenholz, †Fassholz, †Franzholz, †Hollandsholz, †Klappholz, †Pipenholz, das Grosshundert von 48 Schock	48
*Büttner- oder Böttcherholz, die 4 Schock	3
†Stabholz, die 4 Schock	3
Bootsholz, Bootstevenholz, die 25 Stück	6
Berghölzer, das Schock oder 60 Stück	48
†Bohlholz, eichenes, wie eichene Balken.	
— föhrenes, wie föhrene Balken.	
Riegelholz oder Querbalken wie Balken.	
*Bauholz, *Halbholz, †Kielholz, †Knieholz, †Krummholz, *Langholz, †Schiffsholz, die 25 Stück	36
Schrötholz, †Kreutzholz, das Schock oder 60 Stück	24
Stauholz von 9 Zoll und darüber: wie Balken.	
— unter 9 Zoll, das Schock oder 60 Stück	24
Viertelholz von 9 Zoll und darüber: wie Balken.	
— unter 9 Zoll, das Schock oder 60 Stück	24
†Splittholz, die 100 Stück	2
Wenn Splittholz zugleich nach Faden- und Stückzahl angegeben ist, wird der Zoll nach der Stückzahl gerechnet. Ohne Stückzahl wird der Faden zu 150 Stück angenommen.	

Pfahlholz, vierkantiges: wie Bohlholz.	Stüver.
— rundes, wird nach den Dimensionen verzollt wie Rundhölzer.	
Rundhölzer: nach den Dimensionen, wie Masten.	
Hölzer von Riga, (Rundhölzer:) nach den Dimensionen wie Masten.	
— Quadrathölzer, eichene: wie eichene Balken.	
— — föhrene: wie föhrene Balken.	
— eichene: wie eichene Balken.	
— föhrene: wie föhrene Balken.	
Holzwaaren, nämlich:	
hölzerne Backe, — Bütten oder Milchbütten, — Näpfe oder Milchnäpfe, — Schüsseln, — Schalen, — Tröge, } die 5 Schock oder 300 Stück........	9
— Schaufeln, — Schöpfschaufeln, } die 10 Schock oder 600 Stück........	9
— Teller, die 5 Schock oder 300 Stück............	2
— Nägel, siehe Nägel.	
†Honig, die Last von 8 Ahm (12 Tonnen pr. Last)..........	60
Wenn das Gewicht angegeben ist, wird der Zoll danach berechnet, im Verhältnisse von 400 Pfund Netto pr. Tonne.	
†Hopfen, das Schiffpfund	6
†Hopfenstangen, die 1000 Stück..........................	4

J.

Jacken, wollene: wie wollene Hemden.	
*Japanholz, siehe Färbehölzer unter Holz.	
†Jltisfelle, die 1000 Stück..................................	36
Pelzwerk: nach dem Werthe.	
†Jndigo, die 100 Pfund......................................	36
†Jngwer, eingemachter, die 100 Pfund.................	24
— †trockener, die 100 Pfund.....................	12
Jopenbier: ist Prüssing, siehe Bier.	
Juffers: sind Sparren, siehe Sparren.	
†Juften oder Juchten, über 5 Pfund pr. Stück wiegend, der Decher oder 10 Stück.........	9

	Stüver.
Juften, von, und unter 5 Pfund pr. Stück (roth und weiss bereitete Kalbfelle), die 5 Decher oder 50 Stück	9
K.	
Kabelgarn, siehe Tauwerk.	
Kabeltaue, Kabeltrossen, } siehe Tauwerk.	
Kabliau, siehe Fische.	
Kaddigbeeren sind Wachholderbeeren.	
*Kälber, das Stück	8
†Kalbfelle, roh, *gesalzen und trocken, die 10 Decher 100 Stück	12
von 9 Pfund Netto und darüber pr. Stück, siehe Kips unter „Häute."	
— bereitete, siehe Juften und Leder.	
Kaldaunen, gesalzene: wie Fleisch, gesalzen oder gepöckelt.	
Kalk, gemeiner, Kalkstein, } zollfrei (12 Tonnen pr. Last).	
Kalkwolle, siehe Wolle.	
†Kalemink von Russland, die 100 Arschinen	6
Kalmank: wie Bombasin	
†Kalmus, die 100 Pfund	6
*Kämelgarn, siehe Garn.	
*Kämelhaar, die 25 Pfund	6
†Kamelot, die 2 Stück (25 Ellen aufs Stück gerechnet)	5
†Kammertuch, leinenes, die 4 Stck., (25 Ellen aufs Stk. gerechnet)	15
*Kammholz, siehe Farbehölzer unter Holz.	
Kandis, siehe Zucker.	
†Kaninchenfelle, graue, die 1000 Stück	9
— †schwarze, die 1000 Stück	18
— ohne Angabe der Qualität, die 1000 Stück	18
*Kaninchenhaar, die 5 Pfund	3
Kannefas, siehe Segeltuch.	
— einfache Melwings, siehe Leinwand.	
†Kannen und Krüge, irdene, der Korb	36
In andern Packungen und Stückweise, nach dem Werthe.	

	Stüver.
†Kapern, in Pipen und Oxhoften, die Pipe oder 2 Oxh.	18
— in kleinen Fastagen, in Kisten und ähnlichen Packungen, werden nach dem Werthe verzollt.	
*Kardamom, die 100 Pfund	18
Kardendisteln (Chardons à carder), siehe Wollkratzen.	
*Kartoffeln, die 100 Tonnen (12 Tonnen pr. Last)	18
†Käse, das Schiffpfund	4
†Kastanien, das Boisseau	1
Nach dem Gewichte, wenn die Aufgabe nicht in Boisseau geschehen, wird 100 Pfund Netto pr. Boisseau gerechnet.	
†Katzenfelle, die 1000 Stück	36
— Pelzwerk: nach dem Werthe.	
Kaufmannsgüter, siehe Waaren.	
†Kirsey, Osnabrücker, die 4 Stück (25 Ellen aufs Stück gerechnet)	5
— alle anderen Sorten werden als wollenes, feines Tuch verzollt.	
†Kisten, die Last	18
Kitzenfelle, die 1000 Stück	9
Klafterholz: zollfrei (2 Faden pr. Last).	
Klappholz, siehe Holz.	
Kleider und Kleidungsstücke, fertige, neue, werden nach dem Werthe verzollt.	
— und Kleidungsstücke, gebrauchte: zollfrei.	
†Klingen, siehe Schwert- und Säbelklingen.	
Klippfisch, siehe Fische.	
Klötze von Äschen- und Birkenholz, siehe Äschen- und Birkenhölzer.	
— von Eichenholz, siehe Eichenhölzer.	
Klüverbäume: nach den Dimensionen, wie Masten.	
Kniehölzer, siehe Holz.	
*Knochen, das Schiffpfund	1
Kobalt oder Kobalterz, die 100 Pfund	3
Kohlsamen: wie Rübsaat.	
†Knüppel, ganze, das Grosshundert oder 48 Schock	48
†Korinthen, die 200 Pfund	9
Korke oder Pfropfen, nach dem Werthe.	
†Korkholz in Bündeln, die 5 Bündel	6

	Stüver.
Korkholz, in anderen Packungen, wird nach dem Werthe verzollt.	
Korn, siehe die verschiedenen Arten.	
*Kornbranntwein, siehe Branntwein.	
Kraftmehl, siehe Amidam.	
†Krapp, die 200 Pfund	9
Kratzen, siehe Wollkratzen.	
Kreide, weisse, rohe, und Kreidestein: zollfrei (12 Tonnen pr. Last).	
— — gemahlen oder gestossen, wird nach dem Werthe verzollt.	
— rothe, } nach dem Werthe.	
— schwarze, } nach dem Werthe.	
†Krüge und Kannen, siehe Kannen.	
Krummhölzer, siehe Holz.	
*Kubeben, die 100 Pfund	8
Küchenfett, siehe Fett.	
Kugeln, eiserne, siehe Eisen.	
*Kühe, das Stück	18
Kulters werden nach den Dimensionen verzollt, wie Schwedische und Norwegische Sparren.	
Kümmel, die 100 Pfund	9
†Kupfer, das Schiffpfund	24
— Arbeit } wie Kupfer.	
— Blech und Draht } wie Kupfer.	
†Kupferrauch, das Schiffpfund	6
†Kupferwasser, das Schiffpfund	6
†Kürasse, die 5 Stück	8

L.

Laberdan, siehe Fische.	
Lachs, siehe Fische.	
Laken, siehe Tuch, wollenes.	
†Lakritzen, oder Lakritzensaft, die 100 Pfund	9
†Lammfelle, die 1000 Stück	18
Langetten, siehe Band, leinen.	
Längfisch oder Längling, siehe Fische.	
†Latten, eichene, die 10 Stück	4
— föhrene, doppelte oder Topp-Latten, 6 Faden und darüber lang, die 10 Stück	4

	Stüver.
Latten, föhrene, unter 6 Faden, die 10 Stück................	3
— einfache oder Strohlatten, die 1000 Stück.........	8
— *von Schweden und Norwegen, die 1000 Stück	8
Der Faden Latten von Schweden und Norwegen, wird zu 150 Stück gerechnet, wenn die Angabe der Stückzahl mangelt.	
Latten, vierkantige, siehe Mauerlatten.	
Lauch, siehe Zwiebeln.	
†Leder, nämlich:	
†Abfalls- und Leimleder, die 200 Pfund.............	9
†Pumpen- und Sohlenleder, die 100 Pfund..........	9
†Alaunleder, die 1000 Stück.........................	36
†Basanleder, die 5 Decher oder 50 Stück...........	9
†Corduanleder; †Garleder und Rindleder, der Decher von 10 Stück..................................	6
†Rauchleder und Rothlas, die 5 Decher oder 50 Stk.	18
Russleder, siehe Juften.	
†Sämischleder, die 5 Decher oder 50 Stück..........	18
Schottischleder, der Decher von 10 Stück............	9
†Spanischleder oder Saffian, und Wachsleder, der Decher von 10 Stück................................	6
Weissleder, die 1000 Stück..........................	36
Bereitetes Leder, welches nicht namhaft angeführt ist, der Decher von 10 Stück......................	6
Leidsgrün: wie einfaches Grobgrün.	
†Leim, die 100 Pfund.....................................	6
Leimleder, siehe Leder.	
Leinenband, siehe Band.	
Leinengarn, siehe Garn.	
Leinöhl, siehe Öhl.	
†Leinsaat, die Last (24 Tonnen pr. Last.)..................	36
†Leinwand, nämlich:	
— †Boldavet oder Kannefas, „doppelbreit", die 4 Stück oder Rollen......................	15
— — oder Kannefas, „einfache Melvings", die 2 Stück	3
— — Französischer und Danziger, wie doppelbreite Boldavets.	

		Stüver.
Leinwand:	Boldavet, Hedeleineneer von Pillau, s. Hedeleinen.	
	50 Ellen von allen Sorten Boldavet oder Kannefas werden aufs Stück gerechnet.	
—	Buldan, wie Boldavet.	
—	Kannefas, siehe Boldavet.	
—	Melvings Boldavet, wie einfache Boldavet.	
—	Bremer Leinen; Bretagnes; Englisches, Schottisches und Irisches Leinen, die 2 Stück..........	5
—	Flämisches Leinen von Holland; Flandrisches und Holländisches Leinen, die 2 Stück..........	5
—	Schlesisches und Westphälisches, die 2 Stück	5
—	Flachsleinen überhaupt: †Helsinger Leinen von Flachs; Königsberger, Pillauer und Helsinger Leinen, ohne Anführung des Stoffes aus dem es gewebt; Pommersche und ähnliche Leinen, die 2 Stück..............................	3
—	†Stettinsche Leinen, das Stück..................	1
	25 Ellen von allen diesen Leinen werden aufs Stück gerechnet.	
—	†Hanfleinen; Helsinger Leinen von Hanf; Futterleinen; Packleinen; Cracauer; Podolisches oder Polnisches Leinen; Sackleinen, und Hedeleinen überhaupt, die 4 Stück..................	3
—	schwarzes Hedeleinen, die 8 Stück	3
	50 Ellen von diesen Leinen werden aufs Stück gerechnet.	
—	grobes Osnabrücker und Steifleinen, die 100 Ellen	3
—	Platillas royales: wie doppeltbreite Boldavets.	
—	Russisches Leinen, nämlich: Hanfleinen; Flamisches Leinen; Sackleinen; †Raventuch und alle andere Russische Leinen von St. Petersburg und ganz Russland, mit Ausnahme von Segeltuch und Presenningtuch, die 200 Arschinen..	3
	50 Arschinen sind gleich einem Stück.	
Leiterbäume, sowohl rauh als zugehauen, werden nach der Länge und Dicke, wie Sparren verzollt.		
Lichter von Talg und Wachs, siehe Talg und Wachs.		
—	Spermaceti, werden nach dem Werthe verzollt.	
Lignum vitae, siehe Pockholz.		

	Stüver.
*Limonen, frische, die Kiste, ohne Rücksicht auf die darin befindliche Stückzahl	1
20 Kisten werden auf die Last gerechnet.	
— †gesalzene, die Pipe oder 2 Oxhoft	18
Lindene Balken, siehe Balken von Lindenholz.	
— Bretter und Planken, siehe Planken.	
— Hölzer, wie föhrene Balken.	
Linsen, die Last, (12 Tonnen pr. Last)	30
Lint, siehe Band.	
†Lorbeeren, die 200 Pfund	9
Lucksaye: wie einfache Saye.	
Lunten, das Schiffpfund	9
M.	
Macis, siehe Muskaten.	
†Makeyer, Türkische doppelte, die 2 Stück, (25 Ellen aufs Stück)	5
— — einfache, die 4 Stück, (25 Ellen aufs Stück)	5
Makrelen, siehe Fische.	
†Malz, die Last, (20 Tonnen pr. Last)	18
†Mandeln, die 100 Pfund	9
†Maniget (eine Art Kardamom), die 100 Pfund	9
Manna oder Mannasaft wird nach dem Werthe verzollt.	
*Mannagrütze, siehe Grütze.	
Manufacturwaaren, siehe Baumwollen-, Seiden- und Wollen-Waaren.	
†Marderfelle, der Zimmer von 40 Stück	30
— Pelzwerk, nach dem Werthe.	
*Martensholz, siehe Färbehölzer unter Holz.	
†Masten, Mastbäume und alle andere föhrene Rundhölzer:	
— †grosse, von 15 Palmen und darüber, das Stück	24
— mindere, oder Spieren von 7 bis unter 15 Palmen, das Stück	8
— Boot- und Toppmasten, Flaggenstangen oder kleine Spieren unter 7 Palmen, die 5 Stück	6
Mauerlatten, das Schock oder 60 Stück	48
†Mehl von allen Sorten, als: Gersten-, †Hafer-, Roggen- und Weizenmehl u. s. w.; die Last (12 Tonnen pr. Last)	24
Wenn das Gewicht angegeben ist, werden jederzeit 200 Pfund Netto auf die Tonne gerechnet.	

	Stüver.
*Mennige, die 100 Pfund	2
†Messing, das Schiffpfund	24
— †Arbeit, der Korb, wiegend 1 Schiffpfund	24
— Kanonen, das Schiffpfund	24
— †Draht, wie Messing Arbeit.	
Metal, wie Messing.	
— Arbeit, wie Messing Arbeit.	
— †Kanonen, wie Messing Kanonen.	
†Meth, die Last (12 Tonnen pr. Last)	72
Milchkummen und Näpfe, siehe Holzwaaren.	
Mobilien, alte, gebrauchte, zollfrei.	
— neue, werden nach dem Werthe verzollt.	
Mohnsamen wie Canariensamen.	
Molton, wie einfache Saye.	
Most, siehe Cider.	
†Mühlenflügel, von 7 bis unter 15 Palmen, das Stück	8
— von anderen Dimensionen, wie Masten.	
Mühlsteine, werden nach dem Werthe verzollt.	
Mumme, siehe Bier.	
Munition, siehe die verschiedenen Benennungen.	
Münzen, Gold und Silber, zollfrei.	
†Muskatnüsse, die 100 Pfund	36
†Muskatenblumen, die 100 Pfund	36
Musketen, siehe Gewehre.	
N.	
†Nägel, eiserne od. Spiker v. Russl. u. Schwed., d. Schiffpfd.	12
— — †von anderen Orten, die 100 Pfund	4
— †kupferne, messingene u. metallene, das Schiffpfd.	24
— †hölzerne Schiffs-, die 10,000 Stück	9
Nähseide, siehe Seide.	
Nähzwirn, siehe Zwirn.	
Nelken, siehe Gewürznelken.	
*Nelkenpfeffer ist Piment.	
*Nellou, siehe Paddy, unter Reiss.	
*Neunaugen, siehe Fische.	
*Nicaraguaholz, siehe Färbehölzer unter Holz.	
*Nierenfett (Ister), die 2 Schiffpfund	9
Nutzholz, siehe Holz.	

O.	Stüver.
*Ochsen, das Stück	18
Ochsenhäute, siehe Häute.	
†Öhl, Lissabonner, Baum- und Olivenöhl, das Fass, d. h. die Pipe	36
Die Pipe Olivenöhl wird zu 900 Pfund Netto gerechnet, und das Gewicht bei der Zollberechnung zum Grunde gelegt, wenn das Maass nicht angegeben ist.	
— †Hanf-, Lein-, Rüb- oder Rapp- und Rundsaat, die 2 Ahm	9
— Pech-, die 2 Ahm	9
Ein Schiffpfund Netto wird auf den Ahm gerechnet.	
— wohlriechendes; Palm-; Terpentin; und Öhl in Flaschen oder Gläsern, werden nach dem Werthe verzollt.	
— Spermaceti, ist Thran.	
Ein Schiffpfd. Netto von diesen Öhlen wird auf den Ahm gerechnet.	
*Oker, die 200 Pfund	1
Öland, Steine von, siehe Steine.	
Olibanum, Gummi, siehe Gummi.	
†Oliven in Pipen u. Oxhoften, die Pipe oder 2 Oxhofte	18
— in kleinen Fustagen, in Kisten oder ähnlichen Packungen werden nach dem Werthe verzollt.	
*Operment, siehe Auripigment.	
*Orangen, frische, die Kiste, ohne Rücksicht auf die darin befindliche Stückzahl, (20 Kisten werden auf die Last gerechnet)	1
— gesalzene, werden wie gesalzene Limonen verzollt.	
Organsinseide, siehe Seide, rohe.	
*Orlean, die 100 Pfund	9
Osmundeisen, siehe Eisen.	
†Otterfelle, die 100 Stück	72
— Pelzwerk, nach dem Werthe.	
P.	
Packlinnen, Packtuch, siehe Leinwand.	
*Paddy, siehe Reiss.	
†Papier, die 8 Ries	3
Wenn die Angabe in Ballen geschieht, ohne Bemerkung der Rieszahl, werden 10 Ries auf den Ballen gerechnet.	

	Stüver.
Pappe und Tapetenpapier werden nach dem Werthe verzollt.	
†**Paradieskörner**, die 100 Pfund	3
***Pastel**, siehe Waid.	
†**Pech** (grob Band) die Last (12 Tonnen pr. Last)..........	18
— †(klein Pech) die Last (12 Tonnen pr. Last)..........	9
Pechöhl, siehe Öhl.	
Pelzwerk, jeder Art, wird nach dem Werthe verzollt. Mit Rücksicht auf Zobel und Zobelpelzwerk, siehe Zobel.	
***Perlgraupen**, siehe Grütze.	
Perpetuelle, wie Sarsche oder Sartuch.	
†**Pfeffer**, die 100 Pfund..	12
†**Pferde**, das Stk.	36
— **Decken**, siehe Decken.	
— **Häute**, siehe Häute.	
Pflastersteine, zollfrei. (40 Kubicfuss pr. Last.)	
†**Pflaumen**, ***Ungarsche und ordinäre oder Zwetschen**, die 800 Pfund..........................	18
— †**in Pipen**, die Pipe, wiegend 800 Pfund......	18
— **in andern Fustagen**, wenn die Sorte nicht angegeben, die 800 Pfund	18
— ***in Kisten, Kasten, Schachteln** und ähnlichen Packungen, wenn die Sorten nicht angegeben sind, werden wie Catharinenpflaumen verzollt.	
Pfropfen, siehe Korke.	
***Piment**, die 200 Pfund..	9
Pipenholz, siehe Holz.	
Pipenstäbe, siehe Stäbe.	
†**Planken und Bretter von Ahorn und Lindenholz**:	
— *von 21 Fuss Länge und darüber, das Schock oder 60 Stk.	36
— *von 18 bis unter 21 Fuss Länge, das Schock oder 60 Stk.	24
— *unter 18 Fuss Länge, die 1000 Stk.	36
†**Plankenden und Brettenden von Ahorn und Lindenholz**, werden nach dem Fussmaasse wie Planken u. Bretter von demselben Holze verzollt.	
†**Planken und Bretter von Äschen und Buchen**: wie Planken und Bretter von **Eichen**.	

	Stüver.
†**Plankenden u. Brettenden von Äschen und Buchen**, wie Plankenden und Brettenden von Eichen.	
†**Planken u. Bretter v. Eichen**, das Schock oder 60 Stk.	48
Plankenden und Brettenden von Eichen:	
— von 8 Fuss und darunter, das Schock oder 60 Stk.	12
— von anderer Länge, wie Planken und Bretter von Eichen, s. o.	
†**Planken, föhrene**, siehe föhrene Dielen.	
Vierkantige föhrene Planken, 9 Zoll und darüber dick, (Tallplanken oder Thickstuff benannt:) zum Schiffbau dienend, werden wie föhrene Balken verzollt. Sind sie hingegen unter 9 Zoll dick, so entrichten sie den Zoll als föhrene Dielen von 21 Fuss und darüber, nämlich 36 Stüver pr. Schock.	
Plankenden und Brettenden, föhrene, siehe Dielenden, föhrene.	
Platillas royales, siehe Leinwand.	
Pledding, siehe Steifleinen unter Leinwand.	
Plüsch, wie Caffa.	
Pockholz, die 100 Pfund	9
Polemiten, siehe Kamelot.	
***Pomeranzen**, wie Orangen.	
Porter, die 2 Oxhoft	9
Von England sind 54 Gallons, von Schweden 90 Kannor 1 Oxhoft.	
— in Flaschen, wird nach dem Werthe verzollt.	
†**Posamentirwaaren von Gold und Silber**, das Pfund	5
— †von Seide, die 2 Pfund	5
— von Wolle, die 8 Pfund	15
Pottasche, siehe Asche.	
Pottloth, siehe Bleierz.	
Presenningtuch, wie Segeltuch.	
***Prunellen**, die 200 Pfund	9
Prüssing, siehe Bier.	
Puder, siehe Haarpuder.	
Pulver, siehe Schiesspulver.	
***Pumpen- und Rinnenhölzer**, die 25 Stück	36
Pumpenleder, siehe Sohlleder unter Leder.	

	Stüver.
Q.	
Quadersteine, siehe Sandsteine.	
Quecksilber, die 25 Pfund	18
R.	
†Raaen, Schiffs-, von 7 bis unter 15 Palmen, das Stück	8
— — von andern Dimensionen, wie Masten.	
Rafter (eine Art Sparren), 5 à 6 zöllige, die 10 Stück	4
— von andern Dimensionen, wie Schwedische und Norwegische Sparren.	
†Rapsaat, siehe Rübsaat.	
Rasch, wie Bombasin.	
Ratin, wie Tuch, wollenes, feines.	
†Räucherwerk, siehe Weihrauch.	
Rav und Reckling, siehe Fische.	
Raventuch, siehe Leinwand.	
Reifen, eiserne, siehe Bandeisen unter Eisen.	
†Reiss, geschälter, die 200 Pfund	9
— *in der Schale (Paddy oder Nellou), die 400 Pfund	6
(Der Bushel wird zu 45 Pfund Netto angenommen.)	
Reissblei, siehe Bleierz.	
Rennthierhäute, siehe Häute.	
*Rhabarber, die 25 Pfund	9
*Rapontica, die 25 Pfund	9
*Ribben von Preussen u. Russland, das Schock oder 60 Stk.	48
— von Schweden und Norwegen, 5 à 6 zöllige, die 10 Stk.	4
— von anderen Dimensionen, wie Schwedische und Norwegische Sparren.	
*Ricken, wie föhrene Sparren.	
Riegelhölzer, siehe Holz.	
Rinder, wie Kühe.	
Rinderhäute, siehe Häute.	
Rindleder, siehe Leder.	
*Rinnenhölzer, die 25 Stk.	36
†Roggen, die Last (20 Tonnen pr. Last)	24
— Brod, siehe Brod.	
— Mehl, siehe Mehl.	
†Romanfelle, die 4 Dutzend	9

	Stüber.
Rosette, blaugemischter, das Stück (25 Ellen aufs Stück gerechnet)	3
Rosinen, in Körben, die 400 Pfund	9
— — (Gewicht unbekannt), der Korb	1
— schwarze, oder Korinthrosinen, die 200 Pfund	9
— alle anderen Sorten, die 100 Pfund	9
†**Röthe**, von Danzig, das Schiffpfund	9
— - Schweden, die Last (12 Tonnen pr. Last)	48
— - anderen Orten, siehe Krapp.	
Rothlas, siehe Leder.	
Rothstein, wie verarbeiteter Bernstein.	
Rotschär, siehe Fische.	
***Roucou**, siehe Orlean.	
Rüböhl, siehe Öhl.	
Rübsaat, die Last (24 Tonnen pr. Last)	36
†**Ruder, Schiffs-, grosse**, das Schock oder 60 Stk.	12
— — †**kleine**, das Schock oder 60 Stk.	8
— — ohne Angabe der Beschaffenheit, das Schock oder 60 Stk.	12
Rum, siehe Branntwein.	
Rundfisch, siehe Fische.	
Rundhölzer, siehe Holz.	
Rundwerk, wie verarbeiteter Bernstein.	
Russleder, siehe Juften.	

S.

Säbel, siehe Schlachtschwerter.	
Säbelklingen, siehe Schwertklingen.	
Sacklinnen, siehe Leinwand.	
Saffian, siehe Leder.	
Saffran, die 2 Pfund	9
Salpeter, die 100 Pfund	6
†**Salz**, Lüneburger, die Last von 12 Tonnen	36
— †alles andere, die Last (18 Tonnen pr. Last)	24
Samen oder Saat, siehe die verschiedenen Benennungen.	
Sämisch Leder, siehe Leder.	
†**Sammet, feiner**, das Stk. (25 Ellen aufs Stk. gerechnet)	9
— †**Halb-**, die 2 Stk. (25 Ellen aufs Stk. gerechnet)	9
— †**Zwirn-**, wie Halb-Sammet.	

	Stüver.
Sammet-, Seidenzeug und Tuch:	
— 1 Fass Kramwaaren	30
— 1 Packen oder Fass, 100 Rthaler werth	30
*Sandelholz, siehe Färbehölzer unter Holz.	
Sandsteine oder Blocksteine werden nach dem Werthe verzollt.	
*Sapanholz, siehe Färbehölzer unter Holz.	
*Sarsaparilla, die 100 Pfund	18
Sarsche oder Sartuch, die 4 Stk. (25 Ellen aufs Stk. gerechnet)	5
Satin, von *Baumwolle: nach dem Werthe.	
— - Seide, die 2 Stk. (25 Ellen aufs Stk.)	9
— - Wolle, die 4 Stk. (25 Ellen aufs Stk.)	5
Saye, doppelte, die 2 Stk.	9
— einfache, die 4 Stk.	5
(25 Ellen Saye beider Sorten aufs Stück gerechnet.)	
Sayettegarn, siehe Garn.	
†Schaffelle, die 1000 Stk.	36
Schafwolle, siehe Wolle.	
Schalong, wie einfache Saye.	
Schaufeln von Eisen, siehe Eisen.	
— - Holz, siehe Holzwaaren.	
Schaufelstangen (Lubber), wie ordinäre Sparren.	
*Schetter (Dvaelg), von allen Sorten, die 4 Stk. (50 Ellen aufs Stück gerechnet)	3
Schiemannsgarn, wie Tauwerk.	
Schiessgewehre, siehe Gewehre.	
†Schiesspulver, die 100 Pfund	6
Schiffbauholz, siehe Holz.	
Schiffs-Inventarium, gestrandetes: zollfrei.	
Schiffs-Spillen, eiserne, das Schiffpfund	6
— — hölzerne, nach den Dimensionen, wie Rundhölzer.	
Schinken, wie Speck.	
†Schlachtschwerter, die 25 Stück	12
Schleifsteine, kleine, zollfrei.	
Schmack, siehe Sumach.	
Schnüre, seidene, siehe Seide, verarbeitete.	
†Schreine, gemalte, der Korb	18
Schüsser oder Läufer, das Fass	18

	Stüver.
*Schwaneboie, wie Boie.	
Schwarzblech, siehe Blech.	
†Schwefel, die Last oder 12 Schiffpfund	48
Schweinschmalz, siehe Fett.	
Schwertgefässe, die 100 Stk.	8
Schwertklingen, die 100 Stk.	24
†Schwertpfosten, die 5 Stk.	6
Segelgarn, siehe Garn.	
†Segeltuch, die 4 Stk. oder Rollen (50 Ellen aufs Stück gerechnet)	15
— altes, zum Gebrauche der Papiermühlen, nach dem Werthe.	
†Seide, rohe, als:	
rohe Seide von allen Sorten, *Flock- oder *Floretseide und Organsin, ungefärbt und unverarbeitet, die 10 Pfund	3
— †verarbeitete, als:	
Band und Posamentirwaaren von Seide und Floret mit Gold und Silber, das Pfund	5
— †Band und Franzen von Seide und Floret; seidene Schnüre; †Stick- und Nähseide; Posamentirwaaren von Seide und ähnliche Artikel von verarbeiteter Seide, die 2 Pfund	5
Seidene Stoffe, siehe Stoffe, seidene.	
— Strümpfe, siehe Strümpfe.	
— Waaren, insofern dieselben in diesem Zolltarife nicht besonders angeführt stehen, oder unter den darin erwähnten Sorten begriffen sind, werden nach dem Werthe verzollt.	
†Seife, grüne, die Last (12 Tonnen pr. Last)	36
Nach dem Gewicht, wo die Aufgabe der Tonnenzahl mangelt, werden 200 Pfund Netto auf die Tonne gerechnet.	
— weisse und Spanische, die 100 Pfund	9
— wohlriechende, wird nach dem Werthe verzollt.	
Seifisch, siehe Fische.	
Sempiterne, siehe Perpetuelle und Sarsche.	
†Senfsamen, die Last (12 Tonnen pr. Last)	30
Nach Gewicht, ohne Angabe der Tonnenzahl werden 200 Pfund Netto auf die Tonne gerechnet.	

	Stüver.
*Siena Erde, siehe Oker.	
Silberbarren, zollfrei.	
Silberbrocat, siehe Brocat.	
Silberdraht, das Pfund....................................	5
Silbermünze, zollfrei.	
*Soda, die 100 Pfund..	1
Sohlleder, siehe Leder.	
*Spangrün, die 100 Pfund..................................	9
Sparren, eichene, das Stk..................................	3
— föhrene, grosse, über 36 Fuss Länge, die 2 Stk.	3
— — von 36 Fuss, die 5 Stk.....................	2
— — unter 36 Fuss, oder ordinäre, die 1000 Stk.	16
— — Schwedische und Norwegische:	
— — 9 Zoll dick und darüber, die 2 Stk......	3
— — von 7 bis unter 9 Zoll, die 5 Stk........	6
— — von 5 bis unter 7 Zoll, die 5 Stk........	2
— — unter 5 Zoll dick, oder ordinäre, die 1000 Stk.	16
Spaten, eiserne, siehe Eisen.	
†Speck, das Schiffpfund..	6

Die Tonne ohne Aufgabe des Gewichts, wird zu 1 Schiffpfund Netto gerechnet.

Spermaceti Öhl ist Thran.	
— Lichter, siehe Lichter.	
*Spiauter, siehe Zink.	
Spieren, nach den Dimensionen, wie Masten.	
†Spiesseisen, die 100 Stk.	6
†Spiessglanz oder Antimonium, das Schiffpfund.........	12
†Spiess-Schäfte, die 100 Stk.	6
Spiker, wie Nägel.	
Splittholz, siehe Holz.	
Spriet, das Oxhoft von 30 Vierteln..........................	24
Stäbe, nämlich:	
— *Schwedische, die 8 Schock..........................	1
— alle andern Sorten, das Grosshundert oder 48 Schock	36

Boden, die zu Stäben gehören, werden zu Stäben reducirt, und nach dem für Stäbe bestimmten Zolle berechnet. (Conf. Maass- u. Gewichts-Tabelle I, Artikel: Boden.)

Stabholz, siehe Holz.

	Stüver.
†**Stahl**, nämlich:	
— von Russland und Schweden, das Schiffpfund.......	12
— - andern Orten, die 100 Pfund....................	4
— draht, siehe Draht.	
Stangen oder **Staken**, **föhrene**, werden nach der Länge und Dicke verzollt, wie Sparren.	
— — von Birken oder Erlen, wie ordinäre Sparren.	
†**Stärke**, siehe Amidam.	
Stauhölzer, siehe Holz.	
†**Steine** von **Öland**, die 100 Fuss	3
Fussmass unbekannt, wird jeder Stein zu 2 Fuss gerechnet.	
— kleine oder Kiesel zu Fischnetzen, zollfrei.	
— Bausteine, werden nach dem Werthe verzollt.	
†**Steinkohlen** aller Art, mit Einschluss von abgeschwefelten, oder Coaks nebst Cinders, zollfrei.	
— †**Pech**, die Last (12 Tonnen auf die Last).....	18
— †**Theer**, die Last (12 Tonnen auf die Last)...	18
†**Steuerstangen**, das Schock oder 60 Stk.................	48
†**Steuerpfosten**, das Schock oder 60 Stk.	72
***Stiere**, das Stk..	18
Stockfisch, siehe Fische.	
***Stockfischholz**, siehe Färbehölzer unter Holz.	
†**Stoffe**, **seidene**, welche nicht besonders angeführt sind, die 2 Stk. (25 Ellen aufs Stk. gerechnet)	9
— **wollene**, siehe Wollenwaaren.	
Stör, siehe Fische.	
***Strickgarn**, siehe Garn.	
Strohasche, siehe Asche.	
Strohlatten. siehe Latten.	
Strömlinge, wie Heringe, siehe Fische.	
Strümpfe, nämlich:	
— ***baumwollene**, die 50 Paar.................	6
— Halb- oder Kinderstrümpfe, die 100 Paar ..	6
— **gestrickte**, die 50 Paar........................	30
— †**seidene**, das Dutzend Paar..................	30
— †**tuchene**, grobe, das Dutzend Paar	1

Strümpfe, †wollene, nämlich:	Stüver.
— feine gewebte; feine Kirsey und Sayette Strümpfe, die 10 Paar	3
— dergleichen Halb- und Kinderstrümpfe, die 20 Paar	3
— grobe, von allen Sorten, die 2 Dutzend Paar	1
†Sturmhauben, die 25 Stk.	3
†Succade in Oxhoften, das Oxhoft von 150 Pfund	36
— die 100 Pfund	24
†Sumach, die 400 Pfund	9
Süssholz, die 100 Pfund	9
†Syrup, das Fass, d. h. die Pipe	36
Die Pipe wird zu 1200 Pfund Netto gerechnet, und das Gewicht bei der Zollberechnung zum Grunde gelegt, wenn das Maass nicht angegeben ist.	

T.

Taback, nämlich:	
— †Ukrainer oder Russischer, das Schiffpfund	8
— aller andere Blätter-, Rauch- und Kau-Taback, die 100 Pfund	9
Cigarren, Schnupftaback und Tabackstengel werden nach dem Werthe verzollt.	
Tafia, siehe Branntwein.	
†Taft, die 2 Stk. (25 Ellen aufs Stk. gerechnet)	9
Takel, siehe Tauwerk.	
†Talg, das Schiffpfund	6
— **Lichter**, das Schiffpfund	6
***Tangasche**, siehe Asche.	
Tartarille, wie Buchweizen.	
†Tauwerk, nämlich:	
Ankertaue, Kabelgarn, †Kabeltaue, Kabeltrossen, †Takel und Trossen, das Schiffpfund	6
— †altes, die 5 Schiffpfund	18
— aus einer Strandung herrührend, zollfrei.	
Teller, hölzerne, siehe Holzwaaren.	
†Terpentin, das Schiffpfund	6
— **Öhl** wird nach dem Werth verzollt.	
†Theer, (grob Band) die Last (12 Tonnen pr. Last)	18
— †(klein Theer) die Last (12 Tonnen pr. Last)	9

	Stüver.
*Thierknochen, siehe Knochen.	
Thonerde, jeder Art, ist zollfrei, mit Ausnahme von Pfeifenthon, welcher nach dem Werthe verzollt wird.	
†Thran, die 2 Oxhoft (8 Oxhoft auf die Last)	9
Tirumtey, siehe Beiderwand.	
Topplatten, siehe Latten.	
Trillich, siehe Drell.	
†Trip, die 24 St. (25 Ellen aufs Stk. gerechnet)	5
Tröge, hölzerne, siehe Holzwaaren.	
Trossen, siehe Tauwerk.	
†Tuch oder Laken, wollenes, nämlich:	
†Englisches, †Holländisches und †feines Tuch, die 8 Stk.	36
†Schottisches, †Amsterdammer, Flämisches und Französisches grobes Tuch, die 16 Stk.	30
Fierloed oder grobes Holländisches, insofern es nicht besonders angeführt ist, nebst allem andern groben Tuche, die 16 Stk.	36
(25 Ellen von allen Sorten Tuch auf das Stk.)	
†Tuchleisten, das Dutzend	1
*Twist oder Baumwollengarn, siehe Garn.	
V.	
Unberaubter Krapp, siehe Krapp.	
*Vermillon, siehe Zinnober.	
†Vitriol, das Schiffpfund	6
— Öhl wird nach dem Werthe verzollt.	
W.	
Waaren und Güter, welche in diesem Tarife nicht namentlich verzeichnet stehen, und solche Artikel, die darin als nach dem Werthe zollend angeführt worden, zahlen in privilegirten Schiffen ein pr. Ct. ad valorem. (M. vergl. die Bemerkung am Schlusse der Zollrolle, Seite 272.)	
— zollfreie, siehe die verschiedenen Artikel.	
*Wachholderbeeren, die 800 Pfund......................	6
— in Tonnen, (ohne Angabe des Gewichts, werden zu 100 Pfund Netto pr. Tonne berechnet.)	

	Stüver.
†Wachholderstangen, die 1000 Stk.	16
†Wachs, das Schiffpfund	36
— Lichter, wie Wachs.	
†Wadmel, grobes Wollenzeug, die 4 Stk. (25 Ellen aufs Stk. gerechnet)	5
†Wagenschott, Curischer, die 100 Stk.	18
— †Preussischer, die 100 Stk.	48
— von andern Sorten, die 100 Stk.	40
*Waid, das Schiffpfund	6
Waidasche, siehe Asche.	
Walkererde, zollfrei.	
†Wallnüsse, die Last (36 Boisseaux oder 18 Tonnen pr. Last	12
Wallrath- oder Spermaceti-Öhl, siehe Thran.	
†Wau, das Schiffpfund	9
Weihrauch, die 100 Pfund	9
Wein, nämlich:	
— Italienischer, als: Cagliariwein; Calabrischer; Livorno; Marsala; Messina; Muscat oder Muscateller, (Italienischer); Neapolitanischer; Palermo; Syracuser, sammt allen andern Italienischen Weinen, das Both oder die Pipe	96
das Oxhoft	48
das Anker	8
— wie Italienischer Wein wird behandelt: Cap; Constantia; Corsicanischer; Cypern; Fayal-madeira; Funchal; Madeira; Malmsey oder Malvasir; (insofern derselbe nicht auf den Canarischen Inseln erzeugt ist); Picomadeira und Zante Wein.	
— Spanischer und Portugiesischer: Barcelona; Benicarlo; Cadixer; *Canariensekt; Fayal, mit Ausnahme von Fayal-madeira; Figuiera; *Iviça; Likörweine, wenn das Gewächs nicht angegeben ist; Lissabon; Malaga; Malagasekt; Mountain; *Palmsekt; *Pedro Ximenes; Pico, mit Ausnahme von Pico-madeira; Porto; Salou; Sherry oder Xeres; Tarragona; *Teneriffe; *Tinto; *Vidonia und alle Weine, welche auf den Canarischen Inseln erzeugt werden, sammt allen Spanischen	

	Stüver.
und Portugiesischen Weinen, insofern dieselben nicht zu den angeführten Klassen zu rechnen sind: in privilegirten Schiffen, das Both oder die Pipe	72
das Oxhoft	36
das Anker	6
— Französischer: Chaillevette; Charente; Croisic; La Flotte; Marennes; St. Martin; Nantes; Pouliguen; La Rochelle und Seudres, das Oxhoft von 30 Vierteln	18
— Bordeaux und Libourne, die 5 Oxhofte à 30 Vierteln	104
— Bayonne; Bourgogne; Cahors; Cassis; Cette; Champagne; Dieppe; Havre; Hermitage; Hières; Marseille; Muscat, oder Muscateller, (Französischer); Picardan; Provence; Rouen; Toulon und alle andere Französische Weine, insofern dieselben nicht ausdrücklich angeführt stehen, sammt allen Französischen Weinen, welche von Orten ausserhalb Frankreich kommend, den Sund und die Belte passiren, das Oxhoft von 30 Vierteln	24
— Mosel, Neckar und alle Sorten Rheinweine, die 5 Alm	192
— Tokayer, und alle Sorten Ungarsche Weine, die 5 Ahm	192
— auf Flaschen, in privilegirten Schiffen, die 100 Flaschen	24
Weinessig, siehe Essig.	
Weingeist, siehe Spriet.	
*Weinstein, die 100 Pfund	2
Weissfische, oder Weisslinge, siehe Fische.	
Weizen, die Last (20 Tonnen pr. Last)	48
— Brod, siehe Brod.	
— Mehl, siehe Mehl.	
Werg, siehe Hede.	
— Garn, siehe Garn.	
Wetzsteine, zollfrei, mit Ausnahme von Öhlsteinen, die nach dem Werthe verzollt werden.	
Wicken, die Last (12 Tonnen pr. Last)	12
†Wildkatzenfelle, die 1000 Stk.	36
Windebäume, die 1000 Stk.	16
†Wolfsfelle, die 25 Stk.	9

	Stüver.
†**Wolle**, nämlich:	
— †Biberwolle, die 25 Pfund	24
— †Flock- und Scheerwolle, die 2 Schiffpfund......	9
— *Brack-, *Klatt- und *Abfallswolle; †gemeine oder ordinäre (Engl. common Wool);	5
†Constantinopelsche und alle Türkische Wolle; †Kalk- oder Raufwolle, und alle andere grobe Wolle, das Schiffpfund...........................	5
*Spanische und alle Arten feiner Wolle, †sammt Englischer, Schottischer, Preussischer und aller Lamm- und Schafwolle, wenn die Sorte nicht angegeben ist, das Schiffpfund..................	9
Wollengarn, siehe Garn.	
Wollene Strümpfe, siehe Strümpfe.	
— Waaren oder wollene Manufacturwaaren, Stoffe und Zeuge, insofern dieselben in diesem Zolltarife nicht besonders verzeichnet stehen, oder unter den darin erwähnten Sorten begriffen sind, werden nach dem Werthe verzollt.	
†**Wollkratzen**, (Handkratzen,) das Fass von 30 Dutzend Paar	18
(Wo die Anzahl der Paare nicht angegeben ist, werden 12 Pfund Netto pr. Dutzend Paar gerechnet.)	
Fabrikkratzen (Cardes fabriques oder Cardes à carder) und Kardendisteln (Chardons à carder) werden nach dem Werthe verzollt.	
Z.	
Zelttuch, wie **Raventuch**, siehe Leinwand.	
Zeuge, wollene, siehe Wollenwaaren.	
†**Ziegenfelle**, die 1000 Stk................................	36
***Ziegenhaar**, gewöhnliches, das Schiffpfund...............	5
— *Angorisches, Levantisches und Persisches, wie Kämelhaar.	
Zimmet, siehe Caneel.	
***Zink**, die 100 Pfund	2
†**Zinn**, das Schiffpfund......................................	24
***Zinnober**, die 100 Pfund	24

	Stüver.
*Zitronen, frische, die Kiste, ohne Rücksicht auf die darin enthaltene Stückzahl	1
(20 Kisten auf die Last gerechnet.)	
— gasalzene, die Pipe oder 2 Oxhoft	18
†Zobel und Zobelpelzwerk, vom Werthe von 100 Species Reichsthalern	36
Zucker, nämlich:	
— *roher, die 100 Pfund	5
— †Kandis und Confectzucker, die 100 Pfund	18
— †Brod-, Puder- und alle andern Sorten Zucker, die 100 Pfund	9
Zuckerbäckererde: zollfrei.	
†Zwetschen, die 800 Pfund	18
— *Ungarsche, die 800 Pfund	18
Zwieback oder Schiffsbrod, siehe Brod.	
†Zwiebeln, die 2 Tonnen (12 Tonnen auf die Last)	3
Zwirn oder Nähgarn von Leinen, die 50 Pfund	30
— — — *Baumwolle, die 50 Pfund	15

Alle Waaren und Güter endlich, die in vorstehendem Tarif nicht namentlich verzeichnet sind, so wie diejenigen Waaren, welche im Tarif nur um sie von tarifirten Waaren der nämlichen oder ähnlichen Benennung zu unterscheiden als nach dem Werthe zu verzollen angeführt worden, entrichten, in Schiffen privilegirter Nationen, ein pro Cent ad valorem von dem Werthe solcher Waaren am Einladungsorte, ohne Rücksicht auf die Orte, woher sie kommen, oder wohin sie bestimmt sein mögen.

Von diesen Waaren wird dagegen, wenn sie in Schiffen einer unprivilegirten Nation verladen sind, ein Zoll von Ein und einem Viertel pro Cent von dem Werthe dieser Waaren am Einladungsorte bezahlt.

§. 4.

Wie zu verhalten ist, wenn im Tarif für einen Waarenartikel zwei verschiedene Zollpositionen angesetzt sind.

In den Fällen, wenn im Tarif die Zollabgabe von einem Waarenartikel für die feinere und gröbere Sorte verschieden angesetzt ist, die Ladungspapiere aber die erforderliche Angabe der Qualität nicht enthalten, wird der Zoll stets nach dem Satze berechnet, den der Tarif für die beste oder feinste Sorte bestimmt. Sollte sich indessen aus dem angegebenen Werthe schliessen lassen, dass die Waare wirklich zu der geringeren Sorte gehört, so wird hierauf billige Rücksicht genommen werden.

§. 5.

Nach welchem Maass oder Gewicht der Zoll zu berechnen ist.

Der Sund- und Stromzoll wird nach dem Maass und Gewicht des Ortes berechnet, wo die Ladung oder Waaren, welche verzollt werden sollen, verladen worden sind, und zwar auf folgende Art:

so wie 1 Ton oder 20 Hundredweights 2240 ℔ in Grossbritanien und Irland beträgt, so wird der Sund- und Stromzoll von Waaren, welche aus jenen Ländern kommen, und deren Gewicht in Tons oder Hundredweights angegeben ist, auch von 2240 ℔ pr. Ton oder 20 Hundredweights berechnet; oder so wie 1 Kilogram in Frankreich und 1 niederländisches ℔ in Holland gleich respective 2 französischen und 2 holländischen Pfund sind, so werden diese auch für Ladungen, welche aus jenen Ländern kommen, bei der Zollberechnung im Sunde und den Belten für 2 Pfund angenommen. Auf gleiche Weise wird in allen ähnlichen Fällen verhalten.

Wenn deshalb in den Ladungspapieren ein anderes Gewicht oder Maass angeführt ist, als das am Abladungsorte geltende, so werden sie vor Berechnung des Zolles auf das Gewicht und Maass des letztgenannten Ortes reducirt.

§. 6.

Ueber das Zoll- und Fussmaass bei Berechnung des Zolles von Holzladungen.

Von Holzladungen wird der Zoll, in Bezug auf Rundhölzer nach den Dimensionen berechnet, und für Planken, Dielen und Bretter (in Fällen wo der Tarif den Zoll nach der Länge bestimmt) nach dem Fussmaasse, ohne Rücksicht auf die Benennung, welche den Holzwaaren in den Ladungspapieren beigelegt sein mag; und zwar dergestalt, dass das Zoll- und Fussmaass des Landes oder des Ortes, wo die Ladung eingenommen ist, stets bei der Zollberechnung zum Grunde gelegt wird. Wo indessen die Ladungspapiere ein anderes oder fremdes Maass annehmen als das, welches am Abladungsorte gilt, wird es vor Berechnung des Zolls erst zum Maasse des Abladungsortes reducirt. In Uebereinstimmung hiemit, siehe untenstehende 1ste Tabelle über Gewicht und Maass.

§. 7.

Der Zoll von flüssigen Waaren wird nach dem Inhalte der Fässer berechnet.

Von den im Tarif angeführten flüssigen Waaren wird der Zoll stets nach dem Inhalte (Quantum) der Fässer berechnet, ohne Rücksicht auf die Benennungen, welche den letztern beigelegt sein mögen, und zwar dergestalt, dass das Viertel-, Gallons-, Litres-Maass u. s. w. zum Grunde der Zollberechnung gelegt wird, nach den Verhältnissbestimmungen, worüber die untenstehende 1ste Tabelle das Nähere ausweiset.

§. 8.

Der Zoll von den im Tarif benannten Zeugen wird nach der Stückzahl, und, wenn die Stückzahl nicht angegeben ist, nach dem Ellenmass berechnet.

Ist die Stückzahl der in vorstehendem Tarif benannten Zeuge nicht in den Ladungspapieren angegeben, so werden entweder 50 oder 25 Ellen auf das Stück gerechnet, so wie solches bei jeder im Tarif verzeichneten Sorte Zeug bemerkt ist. Wenn Stückzahl und Ellenmaass zugleich in den Ladungspapieren angegeben sind, geschieht die Zollberechnung stets nach der Stückzahl, und nur nach dem Ellenmaass, wenn die Stückzahl unbekannt ist. Demgemäss werden gerechnet:

100 dänische Ellen zu respective 2 und 4 Stück.
100 norwegische und schwedische Ellen zu respective 2 und 4 Stück.
100 russische Arschinen zu respective 2 und 4 Stück.
100 preussische Ellen zu respective 2 und 4 Stück.
100 niederländische Ellen zu respective 3 und 6 Stück.
100 englische Yards zu respective 3 und 6 Stück.
100 französische Aunes zu respective 4 und 8 Stück.

§. 9.

Der Zoll wird von dem Nettogewicht berechnet.

Die zu vergütende Thara, wenn das Nettogewicht nicht bekannt ist.

Das Netto-Gewicht der Waaren wird bei der Zollberechnung zum Grunde gelegt. Ist daher in den Ladungspapieren nur das Brutto-Gewicht angeführt, so wird eine Thara von 5 Procent für Waaren in Säcken, Packen, Bünden, Seronen, Ballen u. dergl., und 10 Procent für Waaren in Kisten, Kasten, Körben, Fässern u. dergl. zugestanden; jedoch sind davon ausgenommen: Hanf-, Lein-, Rapp- und Rüböl in Fässern, für welche Artikel eine Thara von 15 Procent zugestanden wird.

§. 10.

Zu wie viel ein Schiffpfund gerechnet wird.

Wenn im Tarif der Zoll pr. Schiffpfund angesetzt, ist 1 Schiffpfund bei Waaren von Russland und Schwe-

den: 400 Pfund; von Dänemark und Norwegen: 320 Pfund, und von allen andern Ländern und Orten: 300 Pfund. (Vergl. die erste Tabelle Lit. S.)

§. 11.

Wie fremde Maasse und Gewichte, deren Benennungen von den Einheiten des Tarifs verschieden sind, gegenwärtig berechnet werden.

Wie bereits im §. 5. angeführt worden, wird der Sund- und Stromzoll stets nach dem Maass und Gewicht des Ortes berechnet, wo die zu verzollenden Waaren in das Fahrzeug eingenommen worden sind. Wenn indess die Benennungen der fremden Maasse und Gewichte von denen in der Zollrolle tarifirten Einheiten verschieden sind, werden bei der Reduction gegenwärtig diejenigen Verhältnisse angenommen, welche die nachstehenden Tabellen ergeben.

I. Tabelle

über verschiedene fremde Maass- und Gewichts-Benennungen, welche das Verhältniss angeben, worin dieselben zu den in der Oeresund- und Strom-Zollrolle tarifirten Einheiten stehen.

A.

1½ Ahm = 1 Oxhoft.
1 Almuda von Portugal = 2 Alqueiras.
26 Almudas Wein von Lissabon werden zu 1 Pipe gerechnet.
30 — Oel von Lissabon werden zu 1 Pipe gerechnet.
21 — Wein und Oel von Porto werden zu 1 Pipe gerechnet.
1 Alqueira von Portugal = 6 Canhados oder Canadas.
2 Alqueiras von Portugal = 1 Almuda.
1 Alqueira oder Alquir Paddy von Brasilien = 45 brasilianische Pfund Netto.
4 Anker = 1 Ahm.
6 Anker = 1 Oxhoft.
1 Antal = 1 Ahm.
1 Arroba von Brasilien = 32 brasilianische Pfund.
1 Arroba von Portugal = 32 portugisiche Pfund.
1 Arroba von Spanien = 25 spanische Pfund.
talla 4 Arrobas von Spanien (eigentlich 7 Arr.) = 175 spanische Pfund.
talla 2 Arrobas von Spanien (eigentlich 4 Arr.) = 100 spanische Pfund.
30 Arrobas Wein von Spanien = 1 Pipe oder Both.

B.

1 Berkowitz von Russland = 10 Pud oder 400 russische Pfund.
1 Bismerpfund von Norwegen = 12 norwegische Pfund.
1 Both = 1 Pipe.
1 Boden zu einer Oxhoft-Fustage hält 8 Stäbe.
1 Boden zu einer Tonnen-Fustage hält 6 Stäbe.
1 Boden zu einer Halbtonnen-Fustage hält 4 Stäbe.
1 Boden zu einer Vierteltonnen-Fustage (Fjerding) hält 3 Stäbe.
80 Bushels oder 2 Tons von Grossbritanien und Irland = 1 Last.

C.

$13\frac{1}{3}$ Caffisi Oel von Gallipoli, Messina und Neapel = 1 Salma.
40 Caffisi Oel von Gallipoli, Messina und Neapel = 3 Salme oder 1 Pipe.
6 Canhados oder Canadas von Portugal = 1 Alqueira.
1 Cantar von Alexandrien in Aegypten = 36 Okka oder 100 Rottoli = 100 ägyptische Pfund.
1 Cantar von Cismé à 44 oder 45 Okka = 100 Rottoli oder 100 türkische Pfund.
1 Cantar von Genua à 100 Rottoli = 150 genuesische Pfund.
1 Cantar von Neapel à 100 Rottoli = $277\frac{7}{9}$ neapolitanische Pfund.
1 Cantaro grosso oder schweres Gewicht = 100 Rottoli grossi oder 111 Rottoli sottili von Sicilien = $277\frac{7}{9}$ sicilianische Pfund.
1 Cantaro sottile oder leichtes Gewicht = 100 Rottoli sottili von Sicilien = 250 sicilianische Pfund.
1 Cantaro von Sicilien, ohne weitere Bezeichnung à 100 Rottoli, wird = 250 sicilianische Pfund gerechnet.
1 Cantar von Smyrna à 44 oder 45 Okka = 100 Rottoli oder 100 türkische Pfund.
4 Cargas von Barcelona = 1 Pipe.
1 Centner im Allgemeinen = 100 Pfund.
1 englischer Centner siehe: Hundred Weight.
1 preussischer Centner = 100 Pfund.
1 Centner von Portugal und Brasilien siehe: Quintal.
1 Centner von Spanien siehe: Quintal.
1 Centner Decimalgewicht von Frankreich = 100 Kilogrammes.
1 Chalder = 1 Last.
8 Chalders gewöhnlicher Steinkohlen = 1 Keel.
1 Chalder Newcastler Maass Steinkohlen = $1\frac{10}{11}$ imperial Chaldrons = 53 Hundred Weight.

D.

1 Decher = 10 Felle oder 10 Stück.

Diameterzolle für Masten, Mastbäume und alle andere runde Fichten- und Föhrenhölzer werden folgendermaassen berechnet:

über 19 Zoll im Diameter = 15 Palmen und darüber.

von 19 bis 9 Zoll im Diameter beide incl. = unter 15 bis 7 Palmen incl.

unter 9 Zoll bis 4 Zoll im Diameter beide incl. = unter 7 Palmen.

unter 4 Zoll im Diameter sind Bootstaken.

8 Drömmt Getreide von Lübeck = 1 Lübecker Last.
1 Drömmt „ „ „ = 12 „ Scheffel.
8 Drömmt „ von Rostock = 1 Rostocker Last.
1 Drömmt „ „ „ = 12 „ Scheffel.
8 Drömmt „ von Wismar = 1 Wismarsche Last.
1 Drömmt „ „ „ = 12 „ Scheffel.
1 Dutzend = 12 Stück.

E.

3 preussische Eimer = 1 Oxhoft.
2 „ „ = 1 Ahm.
1 „ „ = 2 Anker.
½ „ „ = 1 Anker.
1 russischer Eimer s. Wedro.
4 Escandeaux = 1 Millerolle.

F.

1 Fass (Tonneau) Wein etc. von Bordeaux = 4 Oxhoft.

Fussmaass. Wenn das Fussmaass von Memel kommender Dielen in den Ladungspapieren aufgeführt ist, findet nachstehende Reduction Statt: Das Fussmaass wird mit der Zolldicke multiplicirt und das Produkt mit 60 dividirt; der Quotient ist dann die Anzahl der Dielen; z. B., wenn in den Ladungspapieren 1000 Stück 3zöllige Dielen, haltend 16,750 Fuss, aufgeführt sind, geschieht die Berechnung folgendermaassen:

```
    16,750
         3
60) 50,250
```

geben 838 Dielen, für welche der Zoll mit 36 Stüver Spec. pr. Schock oder 60 Stück berechnet wird. Sollte es sich jedoch treffen, dass durch diese Reduction eine grössere Anzahl Dielen herauskäme, als die Ladungspapiere angeben,

so fällt die Reduction weg, und der Zoll wird mit 36 Stüver pr. Schock oder 60 Stück von derjenigen Anzahl Dielen berechnet, welche die Ladungspapiere aufgeben; z. B. wenn in den Ladungspapieren 1000 Stück 3zöllige Dielen, haltend 22,500 Fuss, angegeben sind, würden durch die Reduction 1,125 Dielen herauskommen, die Berechnung geschieht jedoch alsdann von 1000 Stück preussischen Dielen mit 36 Stüver pr. Schock oder 60 Stück. Ist dagegen in den Ladungspapieren nicht die Stückzahl, sondern bloss das Fussmaass in einer Totalsumme angegeben, so wird der Zoll von der durch die Reduction ermittelten Stückzahl berechnet. Geschieht die Angabe allein in Cubicfuss, so werden 5 Cubicfuss auf eine preussische Diele gerechnet.

Dielenden von 8 Fuss und darunter von allen preussischen Häfen werden auf gleiche Weise wie Dielen von Memel reducirt, und wird die herausgekommene Anzahl Dielen mit 36 Stüver pr. Schock oder 60 Stück verzollt.

Ist in den vorerwähnten Fällen bloss das Fussmaass und die Stückzahl, jedoch nicht die Zolldicke in den Ladungspapieren aufgegeben, so werden die Dielen und Dielenden stets zu 3 Zoll Dicke angenommen.

Fuss- und Zollmaass für Holzwaaren.

20	Fuss	englisches	Maass	machen	über	21	holländische	oder	russische	Fuss	aus.
17	„	„	„	„	„	18	„	„	„	„	„
19½	Zoll	„	„	„	„	19	„	„	„	Zoll	„
19¼	„	„	„	„	unter	19	„	„	„	„	„
9¼	„	„	„	„	über	9	„	„	„	„	„
9	„	„	„	„	unter	9	„	„	„	„	„
17	Fuss	französ.	„	„	über	21	„	„	„	Fuss	„
15	„	„	„	„	„	19	„	„	„	„	„
14	„	„	„	„	unter	18	„	„	„	„	„
16¼	Zoll	„	„	„	über	19	„	„	„	Zoll	„
16	„	„	„	„	unter	19	„	„	„	„	„
7¾	„	„	„	„	über	9	„	„	„	„	„
17½	„	„	„	„	unter	9	„	„	„	„	„

G.

50 imperial or new Gallons Wein und Branntwein von Grossbritanien und Irland = 1 Oxhoft.

100 imperial or new Gallons von ibidem = 1 Pipe oder 2 Oxhoft.
63 Gallons oder 1 Quarter Oel und Thran von ibidem = 1 Oxhoft.
252 „ „ 1 Tun Oel und Thran von ibidem = 2 Pipen oder 4 Oxhoft.
1 Gallon Wein oder Branntwein auf Bouteillen von ibidem = 6 Bouteillen.
60 alte Gallons = 1 Oxhoft.
120 „ „ = 1 Pipe oder 2 Oxhoft.
40 Gallons Honig von the united States of Northamerica = 1 Ahm.
120 „ Rum, Syrup, Wein, Branntwein etc. von ibidem = 1 Pipe.
63 „ oder 1 Quarter Oel und Thran von America = 1 Oxhoft.
252 „ „ 1 Tun „ „ „ „ „ = 2 Pipen oder 4 Oxhoft.
1 Grosstausend Stäbe s. Mille.

H.

10 Hectogrammes = 1 Kilogram.
30 Hectolitres Getreide von Antwerpen = 1 Last.
1 Hogshead, ohne Gallonmaass, wird im Allgemeinen zu 1 Oxhoft gerechnet, aber von the united States of Northamerica ist ein Hogshead Rum = 1 Pipe.
1 Hundert Bretter oder Dielen von Lübeck = 10 Zwölfter oder 120 Stück.
1 Hundred Weight von Grossbritanien und Irland = 4 Quarters = 8 Stones oder 112 Pfund.
1 Hundred Weight von Nordamerika = 4 Quarters oder 112 Pfund.
1 „ „ „ „ Jersey oder Guernsey = 103½ Pfund.
1 Grosshundert Bretter und Latten von Norwegen = 120 Stück.
1 Quarter (qu.) „ „ „ „ „ = 30 —
1 ℔ „ „ „ „ „ = 1 —
z. B. 25 Grosshundert 1 qu. 28 ℔ Bretter machen aus = 3058 Stck.
1 Grosshundert Bodenholz, Fassholz, Klappholz, Pipenholz, Stäbe etc. ist 48 Schock.

I.

4 Jungfrur von Schweden = 1 Quarter oder ¼ Stop o: $\frac{4}{32}$ Kanna.

K.

150	Kannen	Oel	von Holland	(Niederlande)		= 1 Ahm.
225	—	—	—	—	—	= 1 Oxhoft.
450	—	—	—	—	—	= 1 Pipe.
225	—	Thran	—	—	—	= 1 Oxhoft.
150	—	Wein	—	—	—	= 1 Ahm.

1 Kanne Wein auf Bouteillen von ibidem = 1⅓ Bouteille.

100 „ von Holland (Niederlande) = 1 niederländisches Vat.

15 Kannor von Schweden = 1 Anker.

60 „ „ „ = 1 Ahm oder Tonne.

90 „ „ „ = 1 Oxhoft.

1 Kanna Porter von Schweden = 3 Bouteillen.

1 „ von Schweden = 2 Stop.

100 Kans von Batavia = 40 alte Gallons oder 1 Ahm.

150 „ „ „ = 60 „ „ „ 1 Oxhoft.

34 Kappar Kalk oder Salz von Schweden = 1 Tonne.

38 „ Malz „ „ = 1 „

36 „ anderes Getreide „ „ = 1 „

1 Keel gewöhnlicher Steinkohlen = 8 Chaldrons.

1 Keg Bier von Preussen wird zu ⅛ Tonne gerechnet.

1 Kiligram = 2 Pfund.

1 „ = 10 Hectogrammes = 100 Decagrammes = 1000 Grammes.

1 „ = 10 „ = 100 „

1 „ = 10 „

16 Kuhl von Russland werden, wenn das Maass nicht näher aufgegeben wird, zu einer russischen Last gerechnet.

L.

1 Last Wein oder Branntwein von Cette = 8 Oxhoft à 30 Viertel.

1 Legger Arrak, ohne weitere Aufklärung über das Maass, wird zu 2½ Oxhoft gerechnet.

7½ Litres = 1 Viertel.

100 „ = 1 Hectolitre.

225 „ = 1 Oxhoft à 30 Viertel.

450 Litres = 1 Pipe oder 2 Oxhoft ɔ: 60 Viertel.

3 Loof von Riga, Arensburg auf Oesel und Pernau = 1 Tschetwert.

2 „ „ „ „ „ „ „ „ = 1 Tonne.

60 „ Erbsen, Hafer und Malz von ibidem = 1 Last.

45 „ Roggen von ibidem = 1 Last.

48 „ Weizen, Gerste und anderes Getreide, Leinsaat etc. von ibidem = 1 Last.

3 „ von Libau und Windau = 1 Tschetwert.

2 „ „ „ „ „ = 1 Tonne.

60 „ Hafer und Malz von ibidem = 1 Last.

48 „ anderes Getreide, Leinsaat etc. von ibidem = 1 Last.

M.

64 Maass in Bayern = 1 Eimer.
128 „ „ „ = 1 Ahm oder 2 Eimer ɔ: 4 Anker.
80 „ „ Maynz = 1 Ahm oder 20 Viertel.
60 „ oder Berliner Quart = 1 preussischer Eimer oder 2 Anker.
1 Bazar Maund von Calcutta = 82 englische Pfund.
1 Factori Maund „ „ = 74⅔ „ „
16 Metzen von Preussen = 1 Berliner Scheffel.
1 Mille oder Grosstausend Pipenstäbe = 20 Schock.
1 „ „ „ Oxhoftstäbe = 30 „
1 „ „ „ Tonnenstäbe = 40 „
1 „ „ „ Oxhoftbodenstäbe = 60 „
1 „ „ „ Tonnenbodenstäbe = 80 „
7 Millerolles Oel und Syrup von Frankreich = 1 Pipe oder 2 Oxhoft.
1 „ = 4 Escandeaux.
1 Millier von Frankreich = 1000 Kilogrammes oder 2000 Pfund.
16 Mingel Thran von Bremen = 1 Stechkanne.
16 „ von Holland (Niederlande) = 1 Stekan.
32 „ „ „ „ = 1 Anker.
128 „ „ „ „ = 1 Ahm.
30 niederländische Mud oder Hectolitres = 1 Last.

N.

1 niederländisches Pfund oder Kilogram = 2 Pfund.
1 „ Vat (Fass) = 100 Kannen oder ⅔ Ahm.

O.

Okka von Alexandria in Aegypten s. Cantar.
„ „ Cismé, s. Cantar.
„ „ Smyrna s. Cantar.
2 Oxhoft = 1 Pipe oder Both.

P.

1 Picul oder Pecul von Batavia = 100 Catty = 127 holländische Pfund.
1 „ „ „ „ Manilla = 100 „ = 131⅓ spanische „
32 Pignatelli Oel von Gallipoli = 1 Stara.
8 dänische Pott = 1 Viertel.
40 „ „ = 1 Anker.
160 „ „ = 1 Ahm.
240 „ „ = 1 Oxhoft.
480 „ „ = 1 Pipe.

120 Pott Thran von Dänemark und Norwegen = 1 Tonne.
240 „ „ „ „ „ „ = 1 Oxhoft.
1 Pud von Russland = 40 russische Pfund.
10 „ „ „ = 400 „ „ oder 1 Berkowitz ɔ: 1 Schiffpfund.
600 Pfund brutto Wein und Branntwein von Cette = 1 Oxhoft à 30 Viertel.

Q.

60 Berliner Quart = 1 preussischer Eimer oder 2 Anker.
100 Quart Bier von Preussen = 1 Tonne.
1 Quarter an Gewicht von Grossbritanien und Irland = 28 Pfund.
1 „ „ „ „ Nordamerika = 28 Pfund.
1 „ Getreide, Salz etc. von Grossbritanien und Irland = 8 Bushels.
10 „ „ „ „ „ „ „ „ = 80 „ oder 1 Last.
4 „ von Schweden = 1 Stop.
1 „ Oel und Thran von Grossbritanien, Irland und Nordamerika = 63 Gallons oder 1 Oxhoft.
4 „ „ „ „ „ ibidem = 252 Gallons oder 1 Tun.
1 Quarter Cask Wein = ¼ Pipe.
8 Quartari von Sicilien = 1 Salma.
1 Quintal von Brasilien = 4 Arrobas oder 128 brasilianische Pfund.
1 „ „ Portugal = 4 „ „ 128 portugisische „
1 „ „ Spanien = 4 „ „ 100 spanische „
1 „ „ Havana und Matanzas = 4 Arrobas oder 100 spanische Pfund.
1 „ macho von Spanien = 6 Arrobas oder 150 spanische Pfund.
1 „ metrique von Frankreich = 100 Kilogrammes oder 200 französische Pfund.

R.

1 Ring im Allgemeinen = 4 Schock oder 240 Stück.
1 Ring Bodenstäbe von Lübeck = 8 Schock oder 480 Stück.
1 Rottolo sottile oder leichtes Gewicht von Sicilien = 2½ sicilianische Pfund.
1 Rottolo von Neapel = 2¼ neapolitanische Pfund.
Wegen des Rottolo s. im übrigen bei Cantar.
1 Rolle Juchten, wenn die Stückzahl unbekannt, wird zu 6 Häuten gerechnet.
1 Rolle zubereiteter rother und weisser Kalbfelle, wenn die Stückzahl unbekannt, wird zu 10 Fellen gerechnet.

S.

6 Salmen gesalzener Citronen von Sicilien = 1 Pipe.
6 „ Citronensaft „ „ = 1 Pipe.
1 „ Haselnüsse „ „ wiegt 2 Cantari sottili und beträgt 2 Tonnen.
3 „ Oel von Gallipoli = 1 Pipe.
40 Scheffel von Bremen = 1 Last.
72 Berliner Scheffel von Pommern = 1 Last.
56¼ „ „ „ dem übrigen Preussen = 1 Last.
12 Scheffel von Lübeck = 1 Drömmt.
96 „ „ „ = 1 Lübecker Last.
12 „ „ Rostock = 1 Drömmt.
96 „ „ „ = 1 Rostocker Last.
12 „ „ Wismar = 1 Drömmt.
96 „ „ „ = 1 Wismarsche Last.
1 Schiffpfund von Russland incl. Curland = 20 L𝔘 oder 400 Pfund.
1 „ „ Schweden . . . . = 20 „ „ 400 „
1 „ „ Dänemark . . . . = 20 „ „ 320 „
1 „ „ Norwegen . . . . = 20 „ „ 320 „
1 „ „ allen anderen Orten . = 20 „ „ 300 „
1 Schock = 60 Stück.
96 Solotnik = 1 Pfund in Russland.
10 Staras Oel von Gallipoli = 1 Salma.
12 Stechkannen Thran von Bremen = 1 Oxhoft.
1 Steen von Amsterdam = 3 Kilogrammes.
10 Stein „ Preussen = 1 Schiffpfund.
1 Sten „ Schweden = 32 schwedische Pfund.
1 Stone „ Grossbritanien und Irland = 14 Pfund.
1 Stein Flachs von Rostock = 20 Rostocker Pfund.
1 „ „ „ Wismar = 20 Wismarsche Pfund.
1 „ Federn von Lübeck = 10 Lübecker Pfund.
1 „ Flachs „ „ = 20 „ „
1 „ Wolle „ „ = 22 „ „
1 „ feine Wolle von Rostock = 22 Rostocker Pfund.
1 „ grobe „ „ „ = 10 „ „
1 „ feine „ „ Wismar = 22 Wismarsche „
1 „ grobe „ „ „ = 10 „ „
2 Stekan von Holland (Niederlande) = 1 Anker.
8 „ „ „ „ = 1 Ahm.
12 „ „ „ „ = 1 Oxhoft.

24 Stekan von Holland (Niederlande) = 1 Pipe.
16 Stoop „ „ „ = 1 Anker.
64 „ „ „ „ = 1 Ahm.
96 „ „ „ „ = 1 Oxhoft.
192 „ „ „ „ = 1 Pipe.
30 Stop „ Schweden „ = 1 Anker.
120 „ „ „ „ = 1 Ahm.
180 „ „ „ „ = 1 Oxhoft.
1 Stükvat (Stückfass) hält 6 à 8 Ahm.
½ „ „ „ 3 à 4½ „

T.

1 Tolast Wein = 3 à 5 Ahm.
1 Tolvfoder = 12 Ahm.
1 Ton an Gewicht von Grossbritanien und Irland = 20 Hundred Weight, oder 2,240 englische Pfund.
1 Ton an Gewicht von Nordamerika = 20 Hundred Weight, oder 2,240 amerikanische Pfund.
1 Ton an Gewicht von Jersey und Guernsey = 20 Hundred Weight, oder 2,070 Pfund.
1 Tonneau (Fass) Wein etc. von Bordeaux, siehe Fass.
20 Tschetwert Erbsen, Hafer und Malz von Riga, Arensburg auf Oesel und Pernau = 1 Last.
15 „ Roggen von Riga, Arensburg auf Oesel und Pernau = 1 Last.
16 „ Weizen, Gerste und anderer Getreidearten, Leinsaat etc. von Riga, Arensburg auf Oesel und Pernau = 1 Last.
1 „ von ibidem = 3 Loof.
20 „ Hafer und Malz von Libau und Windau = 1 Last.
16 „ anderer Getreidearten, Leinsaat etc. von ibidem = 1 Last.
1 „ von ibidem = 3 Loof.
16 „ „ dem übrigen Russland = 1 russische Last.
8 Tschetwerik von Russland = 1 Tschetwert.
1 Tun Oel und Thran von Grossbritanien und Irland, sowie von Nordamerika = 4 Quarters (ↄ: Oxhoft) oder 252 Gallons.
1 Tylt, siehe Zwölfter.

V.

1 niederländisches Vat 100 Kannen oder ⅘ Ahm.
60 Vierdup oder Verps von Emden = 1 Last.
5 Viertel = 1 Anker.

20 Viertel = 1 Ahm.
30 „ = 1 Oxhoft.
60 „ = 1 Pipe.
170 „ Branntwein von Bajonne pr. Frachtfass.
40 „ Wein ist in einer Bajonne-Fustage enthalten, welche in den Ladungspapieren Oxhoft genannt wird.
1 Vog oder 3 Bismerpfund von Norwegen = 36 norwegische Pfund.

W.

1 Wedro oder russischer Eimer = 10 Stoof.
3 Wedros „ „ „ = 1 Anker.
18 „ „ „ „ = 1 Oxhoft.
36 „ „ „ „ = 1 Pipe.
1 Wispel oder Winspel von Preussen = 24 Scheffel.
1 Wurf oder Cast = 4 Stück.

Z.

Zentner, siehe Centner.
1 Zimmer = 4 Decher oder 40 Felle oder Stück.
1 Zulast Wein = 3 à 5 Ahm.
1 Zwölffuder ist 12 Ahm.
1 Zwölfter = 12 Stück.

II. Tabelle

über verschiedene fremde Maass- und Gewichts-Benennungen für Salz, welche das Verhältniss angeben, worin dieselben zu der, in der Oeresund- und Strom-Zollrolle tarifirten Einheit stehen.

a. Von Emden:

60 Vierdup oder Verps = 1 Last.

b. Von Frankreich:

2000 Kilogrammes = 1 Last.

c. Von Gibraltar:

50 Fanegas = 1 Last.

d. Von Portugal.

von Aveiro 7 Moyos = 6 Last.
5 Contos = 6 -
- Figueira 2 Moyos = 1 -

von Lissabon und
St. Uebes 7 Moyos = 2 Last.
1 Moyo = 5 Fanegas à 12 Alqueiras, oder
60 Alqueiras = 1 Moyo.
von Porto 1 Milheiro oder 336 Razas = 16 St. Uebes Moyos.
$73\frac{1}{2}$ Razas = 1 Last.

e. Von Sardinien:

von Cagliari 4 Salme = 1 Last.
1 Salma = 18 Tumoli.

f. Von Sicilien:

von Trapani 4 Salme = 1 Last.
1 Salma = 18 Tumoli.

g. Von Spanien:

von Alicante, - Ivica oder Yvica, - Torrevieja: 2 Modinen à 24 Fanegas = 1 Last.
- Barcelona 3 Modinen = 2 Last.
- Cadix 4 Cahizes à 12 Fanegas = 1 Last.

h. Von Grossbritanien und Irland:

2 Tons oder Weys = 1 Last.
10 Quarters = 1 Last.
30 Bushels = 1 Last.
40 - = 1 Ton oder Wey oder 5 Quarters.
8 - = 1 Quarter.

§. 12.

Feuer- und Bakengelder. Wie viel diese betragen für Schiffe von 20 Lasten und darüber.

Feuer- und Bakengelder bezahlen alle Handels- und Kauffahrteischiffe, deren Trächtigkeit 20 Last oder 40 Register Tons und darüber ist, bei jedesmaliger Durchfahrt durch den Sund und die Belte, nemlich, wenn das Schiff geballastet ist, $2\frac{1}{4}$ Species Reichsthaler, und wenn es beladen ist, $4\frac{1}{2}$ Species Reichsthaler. Ist ein Schiff dagegen erweislich unter 20 Lasten oder 40 Register Tons, wird entrichtet:

Wie viel die Feuer- und Bakengelder betragen für kleinere Fahrzeuge unter 20 Lasten.

von einem Fahrzeuge unter 5 Lasten:
mit Ladnng . . . . Nichts
in Ballast . . . . Nichts
von 5 bis unter 10 Lasten:
mit Ladung . . . . 1 Species Reichsthaler
in Ballast . . . . 24 Stüver

von 10 bis unter 15 Lasten:

mit Ladung . . . 1 Spec. Rthlr. 24 Stüver

in Ballast . . . . 1 - - „ -

von 15 bis unter 20 Lasten:

mit Ladung . . . 2 Spec. Rthlr. „ Stüver

in Ballast . . . . 1 - - 24 -

Feuer- und Bakengelder für ein Schiff mit Mauersteinen und Dachziegeln.

Schiffe, deren Ladungen aus Mauersteinen und Dachziegeln bestehen, so wie solche, bei denen die beladenen Waaren keine 6 Last oder 12 Tons ausmachen, werden in Ansehung der Feuer- und Bakengelder als geballastete Schiffe betrachtet, und entrichten diese Abgabe nach den für diese oben gegebenen Vorschriften. Von flüssigen Waaren wird die Last zu 8 Oxhoften gerechnet; von trockenen Waaren nach Gewicht zu 12 Schiffpfund Netto, und nach Tonnenmaass zu eben so vielen Tonnen, als nach Vorschrift des Tarifs auf 1 Last von jedem der respectiven Artikel gerechnet werden soll. 8 Stück Pferde oder Hornvieh werden als volle Ladung angesehen.

Dito für ein Schiff, dessen Ladung keine 6 Last ausmacht.

Feuer- und Bakengelder für ein Schiff mit Pferden und Hornvieh.

§. 13.

Die zu entrichtenden Gebühren.

Die bei der Klarirung zu entrichtenden Gebühren sind folgende:

A. Diejenigen, welche bei jeder Klarirung zu bezahlen sind:

Zollamts-Gebühren für Schiffe von 20 Lasten und darüber.

An die Beamten bei den Zollkammern im Sunde und in den Belten bezahlen alle Handels- und Kauffahrteischiffe, deren Trächtigkeit 20 Last oder 40 Register Tons und darüber ist, unter der Benennung Zollamts-Gebühren, 3 Species Reichsthaler.

Dito von Schiffen unter 20 Lasten.

Ist ein Schiff dagegen erweislich untsr 20 Lasten oder 40 Register Tons, so werden die Zollamts-Gebühren nur mit den untenstehenden respectiven Summen entrichtet, nemlich:

von einem Fahrzeuge unter 6 Lasten		. Nichts			
- 5 bis unter 10 Lasten	„	Spec. Rthl.	12	Stüver	
- 10 - - 15 -	1	- -	24	-	
- 15 - - 20 -	2	- -	„	-	

Wie viel für die Ausfertigung der Verschreibung und das Stempelpapier

Anmerkung. Wenn der im §. 31 erwähnte Credit auf den Zoll benutzt wird, sind ferner 12 Stüver Species anstatt des

zu entrichten ist, wenn der im §. 31 erwähnte Credit benutzt wird.

Stempelpapiers und für die Ausfertigung der Verschreibung zu bezahlen.

B. Gebühren, welche in besonderen Fällen zu bezahlen sind:

Gebühr an den Zollinspector im Oeresund.

1. An den Zollinspector im Oeresund
1 Species Rthlr. 6 Stüver,

nemlich

a) von allen Schiffen unprivilegirter Nationen.

b) von den **beladenen** Schiffen privilegirter Nationen, wenn ein solches Schiff mit den erforderlichen Beweisurkunden über die Nationalität des Schiffes und die Gattung der Ladung nicht versehen ist. Von **geballasteten** privilegirten Schiffen wird diese Gebühr nur alsdann berechnet, wenn dieselben vom Abgangsorte keine Ausklarirung irgend einer Art am Bord haben. Wenn aber eine Zollausklarirung vorgezeigt wird, in welcher weder die Nationalität des Schiffes noch der Umstand, dass es geballastet, angeführt ist, so wird eine in dieser Veranlassung vor dem Consul seiner Nation in Helsingör von dem Schiffer unter Eideserbietung abgegebene Erklärung bewirken, dass die erwähnte Zollausklarirung dennoch von der Zollkammer für gültig angenommen, und dass demnach der Schiffer sofort expedirt werden wird.

Anmerkung. Fahrzeuge unter einer Trächtigkeit von 10 Commerzlasten sind von der Entrichtung der Gebühr an den Zollinspector gänzlich befreit.

Gebühr an den Translateur bei der Oeresund-Zollkammer

2. An den Translateur bei der Oeresund-Zollkammer.

a) für Ausstellung der Ladungs-Angabe und Ausfertigung der specificirten Berechnung des von jedem der Absender oder Empfänger zu erlegenden Theils des von der ganzen Ladung summarisch berechneten Zolles, nemlich für 1 bis 4 Connossemente . . 32 Stüver Species
und für jedes Connossement
über diese Zahl . . . . 4 – –

Sind keine Conossemente am Bord, so werden
für 1 bis 6 Cockets . . 32 Stüver Species
bezahlt und für einen jeden
darüber . . . . . . 4 - -
für 1 bis 6 Pässe . . . 32 - -
und für jeden Pass über diese
Zahl . . . . 4 - -

b) für Ausstellung der Angabe eines geballasteten oder mit Steinkohlen beladenen Schiffes
12 Stüver Species.

Welche Schiffe von Entrichtung der Translateur-Gebühr befreit sind.

Copiegelder, wann und von wem zu bezahlen.

Schiffe, welche aus folgenden Ländern kommen, sind von der Translateur-Gebühr gänzlich befreit, und bezahlen nur 8 Stüver an Copialien für ihren Pass, wenn die Capitaine denselben zurückverlangen, nemlich aus Dänemark, Norwegen, Schweden, Preussen, Finland, mit Ausnahme von Wyburg und Friederichshamn, aus den Russischen Ostsee-Provinzen, mit Ausnahme von St. Petersburg und Narva, und aus Mecklenburg mit Ausnahme von Rostock.

Fahrzeuge unter 10 Lasten sind von diesen Copiegeldern befreit.

§. 14.

Armengeld, in welchen Fällen solches entrichtet wird.

Ausser den vorerwähnten Gebühren ist von den klarirenden Schiffen annoch eine besondere Abgabe, Armengeld genannt, zu entrichten, nemlich:
für ein Schiff von 15 Lasten und darüber
1 Spec. Rthlr.
- - - unter 15 - „ - - 32 Stüver,
welche ohne Ausnahme von jedem Schiffe entrichtet werden, dessen Klarirung verlangt wird und vor sich geht an Sonntagen und den gesetzlich bestimmten Feiertagen, so wie von denjenigen Schiffen, welche an Werkeltagen ausserhalb der im §. 24, B. festgesetzten Zollklarirungszeit klarirt zu werden verlangen, und klarirt werden.

§. 15.

In welcher Münzsorte der Zoll, und die übrigen Abgaben zu entrichten sind.

S u n d - und S t r o m z o l l, F e u e r - und B a k e n g e l d e r, G e b ü h r e n und s o n s t i g e A b g a b e n im Sunde und in den Belten werden berechnet und entrichtet in Species Reichsthalern à 48 Stüver, von wel-

chen $9\frac{1}{4}$, schreibe Neun und ein Viertel Species Reichsthaler auf eine Mark feinen Silbers, Cöllnisches Gewicht, gehen; doch werden die von der dänischen Nationalbank ausgestellten Zettel nach laufendem Course als Zahlung angenommen.

§. 16.

Quittung über erlegten Zoll und sonstige Abgaben: dieselbe wird auf den Sund- und Stromzoll-Pässen ertheilt.

Ueber erlegten Zoll, Feuer- und Bakengelder, Gebühren so wie sonstige Abgaben im Sunde und in den Belten ertheilen die betreffenden Zollkammern gehörige Quittung auf den Sund- und Stromzoll-Pässen.

§. 17.

Ursache, weshalb diese Quittung über die Zollabgaben generaliter ertheilt wird.

Die im §. 16 erwähnte Quittung über die berechneten Zollabgaben soll eigentlich auf den Sund- und Stromzollpässen für jede Waarensorte besonders gegeben werden, um jedoch die Expedition der Schiffer nicht länger aufzuhalten, als durchaus nothwendig ist, wird eine solche specificirte Berechnung auf dem Passe nur denjenigen Schiffern ertheilt, welche dieselbe vorher ausdrücklich verlangen.

§. 18.

Die vorgeschriebenen Abgaben werden erlegt, sobald ein Schiff die Zoll-Linien überschreitet; welche diese sind.

Jedes Kauffahrteischiff wird zollpflichtig, sobald es auf seiner Reise die sogenannten Zoll-Linien überschreitet. Hierunter wird verstanden: im Sunde eine Linie, welche man sich von der Flaggenbatterie der Festung Kronborg bis zum nördlichen Punkte von Helsingborg in Schweden gezogen denkt. Im grossen Belte ist es die Linie zwischen Halskov auf Seeland und Knudshoved auf Fühnen, und im kleinen Belte zwischen Strib auf Fühnen und der alten Fährbrücke zu Fridericia in Jütland.

§. 19.

Ausnahmen hievon.

Die in dem vorhergehenden §. aufgestellte allgemeine Regel unterliegt jedoch folgenden Beschränkungen.

1. Schiffe, welche wegen Sturm und Unwetter die Rhede von Helsingör anlaufen, oder daselbst ankommen um auf Convoy zu warten.

a. Schiffe, welche durch Sturm oder Unwetter gezwungen, auf der Rhede von Helsingör Schutz suchen oder dieselbe anlaufen um auf Convoy zu warten, aber wieder zurückkehren, sind von jeder Zollklarirung und den daraus entstehenden Kosten befreit.

2. Welche Abgaben Schiffe bezahlen, die auf der Rhede von Helsingör an-

b. Schiffe, welche die Rhede von Helsingör anlaufen um Ordres einzuholen, aber wieder zurückkehren ohne ein- oder ausgeladen zu haben, entrichten nur

das Feuer- und Bakengeld und die Klarirungskosten eingehend. kommen um Ordres einzuholen.

c. Schiffe, welche einen Wimpel führen, und geladene Kaufmannsgüter angeben, haben zwar, wie bisher, die gesetzlich bestimmten Zollabgaben zu entrichten, doch sind die Schiffe selbst frei vom Feuer- und Bakengelde, so wie von den Klarirungskosten.

3. Wie mit Schiffen zu verhalten, welche einen Wimpel führen.

§. 20.

4. Lustfahrzeuge, welche den englischen Jagdclubs gehören, und sich mit keinerlei Handel befassen, sind von Abgaben jeder Art befreit.

Die Lustfahrzeuge, welche Mitgliedern der Königlichen Jagdclubs in Grossbritanien und Irland gehören, sind von dem Feuer- und Bakengelde, so wie von den Klarirungskosten im Sunde und in den Belten gänzlich befreit, wenn sie sich als solche bei den betreffenden Zollbehörden gehörig legitimiren.

§. 21.

Der Sund- und Stromzoll ist überhaupt nur einmal von Waaren zu erlegen.

So wie es eine allgemeine Regel ist, dass der Sund- und Stromzoll von Waaren, selbst wenn sie den Sund und die Belte wiederholt passiren, überall nur einmal zu erlegen ist, wenn nur durch genügende Beweise dargethan wird, dass sie diese Abgabe bereits entrichtet haben, so sollen auch diejenigen Waaren und Güter, die den Zoll einmal erlegt haben, aber wegen erlittenen Schiffbruches an den umliegenden Küsten nördlich vom Sunde wieder zurückgesandt werden, bei ihrer Rückkehr in den Sund oder Wiederausfuhr nicht zum zweiten Male der Zollabgabe unterworfen seyn. Dasselbe gilt von Schiffen, welche, nachdem sie bereits klarirt, stürmischen Wetters oder widriger Winde halber genöthigt sind in den Sund wieder zurückzukehren.

Schiffe, welche stürmischen Wetters und widriger Winde halber genöthigt sind in den Sund zurückzukehren, sollen nicht zum zweiten Male daselbst Zoll und sonstige Abgaben entrichten.

§. 22.

Verschiedene zollfreie Gegenstände.

Nachfolgende Gegenstände sind, wie in vorstehendem Tarif bereits bemerkt worden, im Sunde und in den Belten von Zollabgaben befreit, nemlich: Brennholz; frische Fische, mit Ausnahme von Hummern und Austern; gebrauchtes Hausgeräth; Gipssteine; Blocksteine, Pflastersteine oder Feldsteine; Goldmünzen, Goldstangen oder Goldbarren; Wetzsteine, mit Ausnahme von Oelsteinen; gewöhnlicher Kalk und Kalksteine; gebrauchte Kleidungs-

stücke; ungemahlene weisse Kreide und Kreidesteine; Thon aller Art, mit Ausnahme des Pfeifenthons; Kiesel oder kleine Steine zu Fischnetzen; alte gebrauchte Mobilien; gestrandetes Schiffsinventarium, kleine Schleifsteine; Steinkohlen aller Art mit Einschluss von abgeschwefelten oder sogenannten Cokes nebst Cinders; Silbermünzen, Silberstangen oder Silberbarren, so wie gestrandetes Tauwerk.

Feuer- und Bakengeld von Schiffen, welche solche Gegenstände führen, so wie Klarirungskosten.

Doch haben die mit solchen Waaren beladenen Schiffe in Uebereinstimmung mit den im §. 12 festgesetzten Regeln Feuer- und Bakengeld, so wie jedenfalls Klarirungskosten zu entrichten.

§. 23.

Wie Fürstengut und Krongut behandelt wird.

Wenn durch den Sund und die Belte Waaren und Güter geführt werden, welche nach Ausweis der vorgezeigten Papiere persönliches Eigenthum regierender Fürsten, ihrer Gemahlinnen und Familien, oder Gegenstände, bestimmt zum persönlichen Gebrauche und zur Hofhaltung von Fürsten sind, so wird von solchen Waaren und Gütern durchaus keine Sund- und Stromzoll entrichtet. Was dagegen das sogenannte Krongut betrifft, nemlich Waffen, Armatur und Kriegs-Ammunition so wie Provisionen, so passirt Solches nicht zollfrei, wenn der Zollkammer dieserhalb kein specieller Befehl ertheilt worden ist. In beiden Fällen werden aber von den mit benannten Waaren beladenen Schiffen, insofern sie keinen Wimpel führen, Feuer- und Bakengeld so wie Klarirungskosten, und von den übrigen Waaren, welche die Schiffe etwa am Bord haben, Sund- und Stromzoll entrichtet.

Feuer- und Bakengeld so wie Klarirungskosten von Schiffen mit dergleichen Gütern.

§. 24.

Wann die Zollbeamten auf der Zollkammer gegenwärtig sein sollen.

Zur Erleichterung des Handels und um die prompte Expedition der im Sunde und in den Belten klarirenden Schiffe zu befördern, ist es den Zollbeamten zur Pflicht gemacht, zu jeder Stunde des Tages die Schiffe zu expediren und täglich auf der Zollkammer gegenwärtig zu seyn:

1. Zur Entgegennahme der Papiere und Erklärungen der Schiffer.

A. zur Entgegennahme der Papiere und Erklärungen der Schiffer und zur Vorbereitung der demnächstigen Klarirung:

vom 1sten April bis 31sten October, beide inclusive,
von 4 Uhr Morgens bis 10 Uhr Abends;
während des März Monats von 6 Uhr Morgens bis 9 Uhr Abends;
und den übrigen Theil des Jahres von 6 Uhr Morgens bis 8 Uhr Abends;

B. zur Ausfertigung der erforderlichen Zollpapiere und Zollpässe:

2. Zur Ausfertigung der Zolldocumente und Zollpässe.

vom 1sten April bis 31sten October, beide inclusive,
von 6 Uhr Morgens bis 9 Uhr Abends;
während des März Monats von 7 Uhr Morgens bis 9 Uhr Abends;
und den übrigen Theil des Jahres von 8 Uhr Morgens bis 6 Uhr Abends.

§. 25.

Jedes Kauffahrteischiff muss bei der Ankunft zu Helsingör die Flagge aufziehen.

Jedes Kauffahrteischiff hat bei seiner Ankunft zu Helsingör seine Flagge aufzuziehen, wenn es von Norden kommt, bevor es die Festung Kronborg passirt, und wenn es von Süden kommt, bevor es das auf der Rhede stationirte dänische Wachtschiff vorbeisegelt.

§. 26.

Die Schiffer und andere Personen, welche ans Land gehen um den Sundzoll zu klariren, haben sich ohne Verzug und unmittelbar nach der Zollkammer zu verfügen.

Zur Erhaltung der Ordnung sind diejenigen Schiffer oder andere Personen, welche, um den Sundzoll zu klariren, bei Helsingör ans Land gehen, gehalten, sich ohne Verzug und unmittelbar vom Landungsplatze nach der Sundzollkammer zu verfügen, um daselbst die Schiffs- und Ladungspapiere abzuliefern und die erforderlichen Erklärungen abzugeben, damit in Rücksicht auf die prompte Expedition ihrer Schiffe nichts versäumt werde.

§. 27.

In welchen Fällen den Schiffern Pässe in blanco ertheilt werden.

Zur Förderung der Expeditionen im Sunde ist es ferner bestimmt, dass sobald ein Schiffer seine Ladungspapiere bei der Zollkammer eingeliefert und die nöthigen Erklärungen abgegeben hat, ihm auf sein Verlangen, unter annehmbarer Bürgschaft seines Commissionärs für die im Sunde zu erlegenden Abgaben sogleich ein Pass in blanco ertheilt werden wird, damit er seine Reise, ohne erst auf eine förmliche Zollklarirung warten zu müssen, ungesäumt fortsetzen könne, wenn der Wind günstig ist.

§. 28.

Schiffe privilegirter Nationen sind keiner Untersuchung unterworfen.

Schiffe mit Ladungen, welche einer privilegirten Nation gehören, sind im Sunde und in den Belten keiner Untersuchung unterworfen, wenn für dieselben gute und ordentliche Schiffs- und Ladungscertificate so wie Pässe, ausgestellt an dem Orte, wo die Ladungen eingenommen, beigebracht werden; sind aber diese Schiffs- und Ladungscertificate so wie Pässe nicht in gehöriger Ordnung, so wird man sich deshalb an die betreffenden Regierungen wenden, welche mittelst Tractate und Conventionen sich bereitwillig erklärt haben, geeignete Maassregeln zu treffen, um solchen Mängeln in Zukunft vorzubeugen.

§. 29.

Die auf den Zollkammern abzugebenden Schiffs- und Ladungspapiere müssen sich in einer solchen Ordnung befinden, dass der Zoll danach ohne Schwierigkeit berechnet werden kann.

Wie sie einzurichten sind.

Um den Schiffen auf ihrer Durchfahrt durch den Sund und die Belte eine möglichst schnelle Expedition, und die Eigenthümer der darin verladenen Waaren vor einer zu hohen Berechnung des Sund- und Stromzolles zu sichern, ist es erforderlich, dass die Schiffs- und Ladungspapiere, welche die Schiffer bei jedesmaliger Klarirung verpflichtet sind auf der Zollkammer abzuliefern, sich stets in einer solchen Ordnung befinden, dass der Zoll danach ohne Schwierigkeit berechnet werden kann. In den mit Grossbritanien so wie mit Schweden und Norwegen unter dem 13. und 23. August 1841 abgeschlossenen Conventionen §§. 33 und 32 ist es bestimmt, dass die englischen „Cockets“ und die schwedischen „Förpassninger“ wie bisher numerirt, auf eine Schnur gezogen und mit dem Siegel der betreffenden Zollbehörde nebst einem Zettel versehen werden sollen, auf welchem die Anzahl solcher Zollbescheinigungen mit Buchstaben angegeben ist.

Es folgt hieraus, dass der Schiffer sich selbst die Schuld beizumessen hat, wenn durch die Unvollständigkeit der beigebrachten Papiere irgend ein Aufenthalt in seiner Expedition veranlasst oder ein zu hoher Zoll berechnet werden möchte. Namentlich ist zu bemerken, dass ausser einer deutlichen und genauen Auskunft über den Inhalt der Emballagen, in den Ladungspapieren noch ferner angegeben werden muss: das am Ver-

schiffungsort geltende Maass und Gewicht der tarifirten Waarenartikel, und bei den nicht tarifirten Waaren, von welchen der Zoll prozentweise nach dem Werthe erhoben wird, der Werth der Waare am Verschiffungsort.

§. 30.

Schiffe, welche sich im Sunde und in den Belten zur Klarirung anmelden, sollen ohne Aufenthalt expedirt werden, und weder inländische noch andere Schiffe, welcher Nation sie auch angehören mögen, sollen hierin einen Vorzug geniessen.

Die Schiffe sollen ohne Aufenthalt expedirt und hierin keine Nation bevorzugt werden.

§. 31.

Wird eine nach Ermessen der Oeresund-Zollkammer durchaus genügende Sicherheit geleistet, so wird den in Häfen ausserhalb der Ostsee zu Hause gehörigen Schiffen privilegirter Nationen, wenn sie den Sund passiren um in die Ostsee zu gelangen, ein dreimonatlicher Credit auf den von ihren Ladungen berechneten Sundzoll zugestanden. Wenn aber binnen Verlauf dieser Zeitfrist die Schiffe zurückkehren, so ist der Zoll sogleich bei der Rückkehr zu erlegen, wie überall mit Ablauf der genannten drei Monate die Berichtigung des Zolles stattfinden muss, ohne dass es hiebei in Betracht kommen kann, ob die Schiffe zurückgekehrt sind oder nicht.

Credit, welcher auf den Zoll zugestanden wird.

Wenn Credit zugestanden wird, so werden statt des Stempelpapiers und für die Ausfertigung der Verschreibung 12 Stüver Species bezahlt, cfr. §. 13.

§. 32.

Von denjenigen Waaren und Gütern, welche in vorstehendem Tarif entweder nicht benannt oder nicht darin mit einem festen Zollsatze aufgeführt sind, wird der Sund- und Stromzoll, wenn die Waaren und Güter in einem privilegirten Schiffe verladen sind, mit einem Prozent, und in einem unprivilegirten Schiffe, mit einem und einem Viertel Prozent von demjenigen Werthe berechnet, den die Waaren und Güter an ihren respectiven Verschiffungsorten haben. Wenn die Ladungspapiere nicht die nöthigen Aufklärungen über den Werth enthalten oder wenn die gemachten Angaben in denselben sich als unrichtig herausstellen,

In welchem Falle der Zoll mit 1 oder $1\frac{1}{4}$ Procent vom Werthe entrichtet wird.

Wie zu verhalten ist, wenn die Ladungspapiere einen unrichtigen oder durchaus keinen Werth angeben.

sind die Zollbeamten im Sunde und in den Belten angewiesen, den Werth, so weit möglich, nach Preiscouranten zu ermitteln, worin die Preise solcher Waaren am Verschiffungsorte verzeichnet stehen. Sind solche Preiscourante indessen nicht vorhanden, so bleibt es den erwähnten Beamten überlassen, nach ihrem besten Ermessen und nach Grundsätzen der Billigkeit den Werth der genannten Waaren und Güter zu bestimmen.

Von solchen Waaren und Gütern, welche privilegirten Nationen gehören, aber in einem unprivilegirten Schiffe verladen sind, wird jedoch auch dann nur ein Procent vom Werthe bezahlt, wenn für beregte Waaren und Güter deutliche und aufrichtige Eigenthumscertificate bei der Klarirung derselben im Sunde und in den Belten beigebracht werden.

§. 33.

Wie zu verhalten ist, wenn der Werth nur auf der vorderen Seite des Cockets angeführt ist.

Wenn der Werth der wirklich verschifften Waaren nicht auf der Rückseite des englischen Zolldocuments, Cocket genannt, angeführt steht, und keine regelmässige Factura vorliegt, wird vorläufig der im Eingange des gedachten Documents angegebene Werth bei der Berechnung des Zolles zu Grunde gelegt. Sollte hiebei die Zollabgabe erweislich zu hoch angesetzt werden, so ist ein solcher Fall nach der in folgendem §. enthaltenen Vorschrift zu erledigen.

§. 34.

Zu viel berechneter Zoll wird vergütet, wenn innerhalb Jahresfrist genügende Beweise beigebracht werden.

Wenn wegen mangelhafter Angabe in den Ladungspapieren oder aus anderen Ursachen von irgend einer Partei Waaren zu viel an Sund- oder Stromzoll berechnet worden, so wird auf die von den Betheiligten innerhalb Jahresfrist dieserhalb beigebrachten und als zureichend anerkannten Beweise der fragliche Unterschied zurückgezahlt werden.

§. 35.

In welchem Falle eine beglaubigte Berechnung über den von einer Handelswaare bezahlten Zoll mitzutheilen ist.

In dem Falle, wo über den Betrag des von einer Handelswaare bezahlten und des gesetzlich bestimmten Zolles Uneinigkeit entstehen sollte, ist die Zollkammer verpflichtet, ausser der bei der Klarirung des Schiffes über den berechneten Zoll ausgefertigten Specification, dem Betreffenden, auf sein Ansuchen, annoch eine spe-

cificirte Berechnung über den empfangenen Zoll in beglaubigter Form und unentgeltlich mitzutheilen.

§. 36.

Erhöhete Zollabgabe von gewissen Getreidearten, wenn diese in unprivilegirten Schiffen geladen sind.

Wenn in unprivilegirten Schiffen Ladungen durch den Sund und die Belte geführt werden, bestehend aus Weizen, Roggen, Gerste, Malz und Hafer, und eingenommen in den nachbenannten ostseeischen Orten, so wird der Sund- und Stromzoll, wie bisher, folgendermaassen erlegt. Ist die Ladung nämlich eingenommen:

in Barth
- Colberg
- Demmin
- Rügenwalde
- Stolpe
- Stralsund
- Treptow
- Wolgast

wird der Zoll mit dem 3ten Theil mehr bezahlt, als in privilegirten Schiffen.

- Anclam
- Greifswald
- Wismar

wird der Zoll mit dem 4ten Theil mehr bezahlt, als in privilegirten Schiffen.

- Rostock, wird der Zoll mit dem 5ten Theil mehr bezahlt, als in privilegirten Schiffen.

- Stettin
- Swinemünde
- Warnemünde

wird der Zoll mit dem 6ten Theil mehr bezahlt, als in privilegirten Schiffen.

- Lübeck, wird der Zoll mit dem 7ten Theil mehr bezahlt, als in privilegirten Schiffen.

§. 37.

Der Rosenobel-Zoll ist zu bezahlen von denjenigen unprivilegirten Schiffen, welche Waaren und Güter von 3 Lasten und darüber nach Rostock führen.

Als eine besondere Abgabe ausser dem gewöhnlichen Zolle wird von allen Waaren und Gütern zum Belaufe von 3 Lasten und darüber (selbst von den im §. 22 erwähnten zollfreien Gegenständen), welche in unprivilegirten Schiffen nach Rostock geführt werden, ein Rosenobel oder 4 Species Reichsthaler 36 Stüver entrichtet; von dieser Regel sind jedoch, wie bisher, Salz- und Heringsladungen ausgenommen. Die Grösse der Lasten wird so berechnet, wie es am Schlusse des §. 12 angegeben worden; doch ist zu bemerken, dass 2000 Mauersteine oder Dachziegel 1 Last gleich gehalten

werden und folglich 6000 Stück 3 Last ausmachen, wovon der Rosenobel-Zoll erhoben wird.

§. 38.

Eine Vergütung von 4 Prozent wird für eine getreue Angabe zugestanden.

Mit Rücksicht auf die mit der Landung behufs der Klarirung etwa verbundenen Unkosten wird einem jeden Schiffer, welcher eine getreue Angabe seiner Ladung gemacht hat, eine Vergütung von 4 Procent von dem Betrage des Zolles zugestanden; diese Vergütung wird nicht denjenigen Schiffern zugestanden, welche sich der Zolldefraudation oder einer unrichtigen Angabe schuldig machen.

In welchem Falle diese Vergütung nicht zugestanden wird.

§. 39.

Die Unterstützung, welche schiffbrüchigen Seeleuten zugestanden wird.

Schiffer und Seeleute, welche Schiffbruch gelitten und zu Helsingör, Nyborg oder Fridericia in hülfsbedürftigem Zustande ankommen, erhalten, wenn sie sich entweder persönlich oder durch den Consul ihres Landes bei der Oeresund- oder Stromzollkammer melden, eine Unterstützung aus den im §. 14 gedachten Armengeldern.

§. 40.

Geldstrafen bei Uebertretung oder Verletzung der bestehenden Zollanordnungen.

Die Uebertretung oder Verletzung der bestehenden Zollanordnungen ist mit folgenden Geldstrafen belegt:

1. Für falsche Angabe, oder Vorbeisegeln der Zollstätten.

1. Für eine erweislich falsche Angabe der Quantität oder Qualität der Ladung, so wie für Vorbeisegeln der Zollstätten (ausser in Fällen von Seenoth) mit der offenbaren Absicht einer Zolldefraudation, tritt für den Betreffenden eine dem jedesmaligen Grade der Verschuldung angemessene Strafe ein, d. h., ausser dem vollen Belaufe des gesetzlichen Zolles, eine Geldbusse höchstens bis zum doppelten Betrage des zu defraudiren beabsichtigten Zolles.

2. Für die Durchfahrt nach Kopenhagen, ohne anzuhalten.

2. Eine Geldstrafe von 2½ Species Reichsthalern trifft denjenigen Schiffer, welcher, nach Kopenhagen bestimmt, dorthin segelt, ohne zuvor die Sundabgaben berichtigt zu haben, jedoch seine Papiere von dort nach Helsingör zur Klarirung einsendet.

3. Für die Einsendung der Papiere zur Klarirung, bevor das Schiff aus Süden angelangt.

3. Ferner ist eine Mulct von 1 Species Reichsthaler zu entrichten, wenn die Ladungspapiere des Schiffes zur Expedition nach Helsingör gesandt werden,

bevor dasselbe aus dem Süden angelangt ist, oder wenn die Papiere des Schiffes von Jemand anders ans Land gebracht werden, als von dem Schiffer, dem Steuermann oder Supercargo desselben.

4) Für ans Land bringen der Papiere durch Andere als den Schiffer, den Steuermann oder den Supercargo.

§. 41.

Die Vorrechte, welche die privilegirten Nationen vor den unprivilegirten im Sunde und in den Belten geniessen, sind demnach folgende:

Die Rechte der privilegirten Nationen, worin sie bestehen.

1. Dass die privilegirten Nationen von allen denjenigen Waaren und Gütern, welche in vorstehendem Tarif nicht verzeichnet oder darin nicht mit einem festen Zollsatze aufgeführt sind, nur 1 Procent ad valorem entrichten, die unprivilegirten Nationen aber, wie bisher, $1\frac{1}{2}$ Procent ad valorem.

1) Dass sie von dem Werthe unbenannter Waaren nur 1 Procent bezahlen.

2. Dass die privilegirten Nationen gewisse spanische und portugisische Weine nur mit $1\frac{1}{2}$ Species Reichsthalern pr. Pipe, 36 Stüvern Species pr. Oxhoft und 6 Stüvern Species pr. Anker verzollen, während die unprivilegirten Nationen dagegen, wie bisher, für diese Weine 2 Species Reichsthaler pr. Pipe, 1 Species Reichsthaler pr. Oxhoft, und 8 Stüver Species pr. Anker an Zoll entrichten.

2) Dass sie von gewissen spanischen und portugisischen Weinen nur $1\frac{1}{2}$ Species Reichsthaler pr. Pipe bezahlen.

3. Dass die privilegirten Nationen Wein in Flaschen nur mit 24 Stüvern Species pr. 100 Flaschen verzollen, während die unprivilegirten Nationen, wie bisher, 30 Stüver Species pr. 100 Flaschen an Zoll entrichten.

3) Dass sie pro 100 Flaschen Wein nur 24 Stüver Species bezahlen.

4. Dass die privilegirten Nationen von der im §. 36 gedachten erhöheten Zollabgabe auf gewisse Getreidewaaren befreit sind, während diese Abgabe dagegen von unprivilegirten Nationen entrichtet wird.

4) Dass keine Zollerhöhung bei gewissen Getreidewaaren stattfindet.

5. Dass die Schiffe der privilegirten Nationen von dem im §. 37 gedachten Rosenobel-Zolle von nach Rostock bestimmten Waaren und Gütern zum Belaufe von 3 Lasten und darüber befreit sind.

5) Dass sie dem Rosenobelzolle nicht unterworfen sind.

6. Und schliesslich, dass die Schiffe der privilegirten Nationen nebst den in denselben verladenen Waaren bei der Durchfahrt durch den Sund und die Belte keiner Untersuchung unterworfen sind, wenn

6) Dass sie bei der Durchfahrt durch den Sund und die Belte keiner Untersuchung unterworfen sind.

für dieselben gute und aufrichtige Schiffs- und Ladungscertificate so wie Pässe beigebracht werden, ausgestellt an den Orten, wo die respectiven Ladungen eingenommen sind, und dass die Zollkammern diesen Certificaten und Pässen Glauben schenken sollen. Dagegen sind die Schiffe der unprivilegirten Nationen, wie bisher, der Untersuchung unterworfen.

General-Zollkammer- und Commerz-Collegium, den 1sten Januar 1842.

Lowzow.

Bech. Garlieb. Franke.

(L. S.)

Beilage 12.

Auszug aus dem Frieden von Stockholm zwischen Preussen und Schweden vom 21. Januar 1720. (Dumont Corps diplom. T. VIII, P. 2. p. 23.)

Art. 4. Was aber den Ihrer Königl. Majestät von Schweden und dem Reiche Schweden ratione dieses Herzogthums gehörigen und ferner ohngehindert zu führenden Sitz und Stimme auf Reichs- und Kreistagen im Röm. Reich nebst anderen der Krone Schweden in Ansehen dieses Voti et Sessionis zuständigen juribus anlanget, so bleibt es desfalls bei der in Ansehung der Pommerischen Lande in dem Westfälischen Friedensschluss und andern zwischen der Krone Schweden und dem Kurfürstl. Haus Brandenburg deshalb errichteten Convention beliebten und festgestellten Disposition.

Art. 14. Die durch diese Friedenstraktate an Se. Königl. Majestät in Preussen cedirten vorpommerschen Städte und Orte, auch deren sämmtliche Eingesessene sollen aller der Rechte, Praerogativen und Immunitäten, Exemptionen und Freiheiten, deren Sr. Königl. Majestät in Preussen übrige Unterthanen in dem Königreich Schweden und denen dazu gehörigen Ländern und Provinzen geniessen oder auch sonsten amicissimae genti können accordirt werden, sich ins Künftige zu erfreuen haben. Und weil Ihre Königl. Majestät von Dänemark seit des bisherigen Krieges die für denen

königl. schwedischen Unterthanen vorhin durch solenne Traktaten festgestellte Freiheit von dem Zoll im Sund bisher nicht gestatten wollen, sie auch selbige ihnen künftighin zu entziehen und zu verweigern Ursach und Gelegenheit suchen dürften, Ihre Königl. Majestät von Schweden aber und Seine Königl. Majestät in Preussen beiderseits billig und recht finden, dass diese den königl. schwedischen Unterthanen und zwar nicht weniger denen, welche durch diesen Traktat an Seine Königl. Majestät in Preussen kommen, als denen, die unter königl. schwedischer Botmässigkeit sind und bleiben, einmal zugestandene Zollfreiheit im Sunde ihnen auch ferner ungekränkt verbleiben und gelassen werde, so wollen beiderseits Königl. Majestäten auf oberwähnten Fall daran sein und da es nöthig, alle zulängliche und kräftige Mittel vorkehren und zur Hand nehmen, damit diese von der Krone Dänemark etwa vorgenommene Neuerung wieder abgestellet und nicht weniger alle königl. schwedischen als anjetzo cedirten königl. preussische Unterthanen bei der Exemtion und Freiheit von dem Zoll im Sunde denen deshalb aufgerichteten Traktaten gemäss conserviret und erhalten werden, zu welchem Ende beiderseits hohe Konpaciscenten sich hiermit verbinden, bedürfenden Falles sich näher hierüber zusammen zu setzen und desfalls nöthige mesures zu nehmen.

Beilage A.

Specification

über den Sundzoll pr. Schiff N. N. aus Danzig Schiffer N. N. von Liverpool nach Danzig.

Ablader.	Empfänger.	Comm.	Sp. Rt.	Stüv.
Cheshire & Tuvé	J. Magnus	Jutting & Pruts.		
1 Kiste Cigarren Netto 108 ℔			2	29
Falk Brs	T. C. Block			
9 Säcke Guano 21 Ctr 1 „ 3 ℔			—	18
F. Huth & Comp.	Order			
40 Ballen Baumwolle Netto 107 Ctr „ 9 ℔			44	47
Castellain Söhne & Comp.	H. Soermanns & Son	A. van Deurs & Comp.		
118 „ „ „	461 „ …193 - 30			
1 Punch Rum	97 Gall. … „ - 47		194	29

Ablader. Empfänger.	Comm.	Sp. Rt.	Stüv
Do. .... C. H. Pantzer	*Jutting & Prütz.*		
138 Ballen Baumwolle 413 ℔ 3 „ 27 u.		173	42
Do. .... Dodenhoff & Schönbeck			
34 Fässer Soda .... 305 „ „ 8 „ Nt. 250 ℔		5	40
Do. .... Do.			
276 Blöcke Blei .... 15 T.		7	24
v. Dadelzen & Comp. .... J. Meyer			
1 Fass Borax .... val £ 27 ..... 2 - 11			
2 „ Salmoniac .... „ „ 35 ..... 1 - 28		2	39
Do. .... C. H. Pantzer			
50 Ballen Reis ..... „ 101 „ 1 „ 18 Nt. 99 ℔ 2 „ 14		10	23
Do. .... Do.			
20 Säcke Reis .... „ 40 „ 2 „ 4 „ / Nt. 39 „ 3 „ 8 „ ..... 4 - 9			
50 Blöcke Blei .... 52 „ 3 „ 12 „ ..... 1 - 16		5	25
E. W. Gaebel .... F. Heyn	A. van Deurs & Comp.		
177½ Tons Salz		44	18
# #.................. # # L. S. A. Heppner			
1 Balle Teppiche		—	10
# # # #			
1 „ „			
	Sp. Rthl.	493	8

Oeresunder Zollkammer, den 13. September 1844.

Glarfelt.

Beilage B.

Sundzollpass.

BEI SR. KÖNIGL. MAJESTÄT VON DÄNEMARK, DER WENDEN &c. &c. Zollkammer im Oeresund hat sich gebürlich gemeldet der Schiffs-

führer N. N. Schiff N. N. 131. N. Lasten von Stettin, kommt von Stettin mit umstehender Ladung gehend nach Sunderland und hat klarirt, wie sich gebürt.

Oeresund-Zollkammer, den 25. November 1844.

Holten.

Vorbemeldeter Schiffsführer hat geladen:

„ 819 Stück eichene Schiffhölzer

Zoll:	24	Rthl.	28	St.
Föring:	—	„	47	„
	23	„	29	„
Feuergelder:	4	„	24	„
	28	Rthl.	5	St.

G. Prosch.

	Sp. Rdlr.	St.	
Zollamts-Gebüren	3	-	
Inspecteur „	1	6	— NB. weshalb? — Unvollst. Schiffspapiere?
Copie	-	8	— NB. Für Abschrift des Passes.
Mulct	1	—	— NB. Weil die Papiere wahrscheinlich nicht durch den Capt. oder Steuermann zur Zollkammer gebracht sind. §. 34. der Conv.
	5	14	

G. Prosch.

Beilage C.

Specification

über den Sundzoll pr. Kronprinzessin Elisabeth aus Stettin 26. Mai 1827, Schiffer A. F. Moritz von London nach Stettin.

Ablader.	Empfänger.	Comm.	Sp. Rt.	Stüv.
C. Bohm & Comp.	J. F. Eschricht	A. van Deurs & Co.		
1 Packet Manufacturwaaren	C. Bohme & Comp.			12
	J. F. Eschricht			
1 Sack Pimento 93 ℔ .... — 9 1 Punch Rum .... 1 —	....		1	9

Waren	Empfänger.	Comm.	Sp. Rt.	Stüv.
5 Punch: Rum .... 5 — 10 Säcke Pfeffer 7. 44	H. Görlitz	*A. van Deurs & Comp.*	12	44
3 Punch: Rum .... 3 — 24 Säcke Cacao 4469 ℔ .... 22. 17 2 Ballen Baumwolle 534 ℔ .... 2 —	Dreher & Herwig	Massonnau.	27	17
46 Ballen Baumwolle 13564 ℔	C. G. Fischer	*A. van Deurs & Comp.*	50	44
1 Fass Bier	A. Endell & Maurer		—	5
50 Säcke Pfeffer 15850 ℔	Goldammer & Schleich		39	30
5 Fässer Salpeter 2 — 14 ℔ ..... 6 — 4 Fässer Rothel 2. 1	S. F. Boy		8	1
2 Fässer Caffee 1381 ℔ .... 6. 45 15 Säcke Caffee 17 ℔ 2 — 22 ..... 9. 46	Goldammer & Schleich		16	43
25 Kisten Blech	Johann Linau	N. & C. Fenwick.	2	12
10 Fässer Caffee, 5 do. do. 11617 ℔ .... 58. 4 12 Säcke do. 14 Gr 1. 23 ℔ ... 8. 6 20 do. Pimento 1929 ℔ 3. 30	P. Behm & Martini	*A. van Deurs & Comp.*	69	40
69 Säcke Caffee 11125	E. C. Witte		55	30
10 Ballen Pfeffer 3170 ℔	A. Müller & Comp.		7	38
22 Säcke Caffee 3520 ℔	Cästner & Rosenthal		17	29

	Empfänger.	Comm.	Sp. Rt.	Stüv
40 Fässer Salpeter	Dreher & Hervig	Massonnau	5	5
20 Fässer Cement	Hoffmann & Barandon	*A. van Deurs & Comp.*	1	12
2 Kisten Indigo 438 ℔	J. S. Salingre Nachfolger	Belfowe & Comp.	3	14
50 Kisten Blech	R. C. Gribel	Belfowe & Comp.	3	41
16 Bundl. Brasilholz 4 Ton. — 1. 20 ℔	Ch. B. Weiss	*A. van Deurs & Comp.*	5	30
126 Fässer Zucker 1947 Ctr. 3 — 4 ℔	Gebr. Schickler	*A. van Deurs & Comp.*	409	2
14 Fässer Caffee 10032 ℔ .... 50 8 10 Säcke Pimento 1119 ℔ 2 5	C. F. Siebe	*A. van Deurs & Comp.*	52	13
		Sp. Rthl.	790	34
		Feuergeld	4	24

Drei Rechnungen der Schiffsabgaben.

Beilage D.

Elseneur den 21. Mai 1842.

Capt. J. Wulff,

Schiff John William 375 Norm. Last, ausgehend nach Pembroke mit Holz.

An Fenwick & Comp. Dt.

Feuergeld und Directeurgebür für Schiff Sp. Rthl. 4 24

Elseneur den 7. Juli 1842.

Capt. J. Wulff,

Schiff John William 375 Norm. Last, einkommend nach Danzig mit Kalksteinen *(gleich Ballast!)*

An Fenwick & Comp. Dt.

Feuergeld und Directeurgebür für Schiff Sp. Rthl. 2 24

Passgeld, Zollofficiantengebüren u. Expedition*) Sp. Rthl.			8	24
Inspecteur und Bote			—	—
Translateur			—	—
Copiegeld			—	—
Extra Armengeld			—	—
Wachtschiff			—	6
Consulat**)			—	12
Rosenobel			—	—
Sp. Rthl.			13	18
Additionelle Zollabgaben, angef. 1842			—	10
Additionelles Feuergeld do.			—	24
Sp. Rthl.			14	4
oder Rbtl.			28	16
Gesundheitspass Rbtl.	—	—		
Contant***)	25	—		
Lootsgeld	15	80		
Bootmiethe	7	—		
Comm.†) 2 Procent	—	94	48	78
Rbtl.			76	94

Passgeld, Zollofficiantengebüren u. Expedition .. Sp. Rthl.			6	12
Inspecteur und Bote			—	—
Translateur			—	12
Copiegeld			—	—
Extra Armengeld			—	—
Wachtschiff			—	6
Consulat			—	12
Rosenobel			—	—
Sp. Rthl.			9	18
Additionelle Zollabgaben angef. 1842			—	10
Additionelles Feuergeld do.			—	12
Sp. Rthl.			9	40
oder Rbtl.			19	64
Gesundheitspass Rbtl.	—	—		
Contant	31	—		
Lootsgeld	20	56		
Bootmiethe	7	—		
Comm. 2 Procent	1	16	59	72
Rbtl.			79	20

*) Die Expeditionsgebüren sind hier und auf den nachstehenden Rechnungen mit den Sporteln in eine Summe gebracht, anstatt, wie sich gebüren sollte, einzeln und getrennt aufgeführt zu werden, so dass, ob die vertragsmässigen Ansätze eingehalten sind, nicht zu erkennen ist.

**) Die Consulatgebüren sind verschieden nach den betreffenden Nationen. Englische, Französische und Mecklenburgische Schiffe geben keine Consulatgebüren, obgleich Consuln dieser Nationen sich in Helsingör befinden.

***) Dies betrifft die baaren Gelder, welche dem Schiffer auf Verlangen von dem Commissionär zum Ankauf von Lebensmitteln und sonstigen Bedürfnissen vorgeschossen werden.

†) Ist die den Commissionären gebürende Provision von der ganzen ausgelegten Summe.

Beilage E.

Elseneur den 26. Decbr. 1841.
Capt. A. Aschendorff
Schiff Thomas 99 Norm. Last,
ausgehend nach Liverpool mit Getreide
An Fenwick & Comp. Dt.

Feuergeld	Sp. Rthl.	4	24
Rosenobel		—	—
Passgeld, Unkosten und Expedition		8	24
Inspecteur		—	—
Translateur*)		—	24
Copiegeld		—	—
Armengeld		1	—
Wachtschiff und Boten		—	12
Gesundheitspass		—	—
Consulat		—	12
	Sp. Rthl.	15	—
	oder Rbtl.	30	—
Contant für die Mannschaft und zu kleinen Ausgaben		10	—
Contant an Bootmiethe		10	—
do. Lootsgelder		13	32
Doctors Rechnung		10	—
Comm. 2 Procent		—	86
	Rbtl.	74	22

Elseneur den 12. Juni 1842.
Capt. A. Aschendorff
Schiff Thomas 99 Norm. Last,
einkommend nach Danzig mit Ballast.
An Fenwick & Comp. Dt.

Feuergeld und Directeurgebür für Schiff	Sp. Rthl.			2	24
Passgeld, Zollofficiantengebür und Expedition				6	12
Inspecteur und Bote**)				1	6
Translateur***)				—	12
Copiegeld				—	—
Extra Armengeld				1	—
Wachtschiff				—	6
Consulat				—	12
Rosenobel				—	—
	Sp. Rthl.			11	24
Additionelle Zollabgaben angef. 1842				—	—
Additionelles Feuergeld do.				—	12
	Sp. Rthl.			11	36
	oder Rbtl.			23	48
Gesundheitspass	Rbtl.	—	—		
Contant		35	—		
Lootsgeld		—	—		
Bootmiethe		7	—		
Provision		—	82	42	82
	Rbtl.			66	34

*) Schiffe, die von der Ostsee nach der Nordsee gehen, sollen eigentlich keinen Translationsgebüren unterliegen.

**) Wozu sind hier Inspecteurgebüren angesetzt?

***) Translateurgebüren dürfen bei einem Ballastschiff, das keine Conossemente hat, nicht vorkommen.

Beilage F.

Elseneur den 23. Decbr. 1841.
Capt. H. W. Groenewold
Schiff Diamant 160 Norm. Last
ausgehend nach Liverpool mit Getreide.

An Fenwick & Comp.		Dt.
Feuergeld .... Sp. Rthl.	4	24
Rosenobel	—	—
Passgeld, Unkosten und Expedition	8	24
Inspecteur	—	—
Translateur	—	24
Copiegeld	—	—
Armengeld	1	—
Wachtschiff und Boten	—	12
Gesundheitspass	—	—
Consulat	—	12
Sp. Rthl.	15	—
oder Rbtl.	30	—
Contant	45	—
do. an Bootmiethe	—	—
do. Lootsgelder	15	32
Comm. 2 Procent	1	10
Rbtl.	91	42

Elseneur den 9. Mai 1842.
Capt. H. W. Groenewold
Schiff Diamant 160 Norm. Last
einkommend mit einer Ladung Stückgüter und 42 Tons Salz.

An Fenwick & Comp.				Dt.
Feuergeld und Directeurgebür für Schiff ...... Sp. Rthl.			4	24
Passgeld, Zollofficiantengebüren und Expedition			8	24
Inspecteur und Bote			—	—
Translateur			2	24
Copiegeld			—	—
Extra Armengeld			—	—
Wachtschiff			—	6
Consulat			—	12
Rosenobel			—	—
Sp. Rthl.			15	42
Additionelle Zollabgaben angef. 1842			—	10
Additionelles Feuergeld do...			—	24
Sp. Rthl.			16	28
oder Rbtl.			33	16
Gesundheitspass Rbtl.	—	—		
Contant	50	—		
Lootsgeld	20	56		
Bootmiethe	7	—		
Comm. 2 Procent....	1	56	79	16
Rbtl.			112	32

Sechs Zollrechnungen für Salz.

Beilage G.

Ladung Noirmoutier Salz p. Schiff Alexander im Juli 1841 nach Königsberg.

472,000 Kilogramme Salz
à Frs. 21 . . . . Frs. 9912 —
ab Disconto für baare Zahlung
1½ Procent . . . „ 148 68

Frs. 9763 32

à 8 Sgr. Rthlr. 2603 16 3

Sundzoll 236 Last Spec. R. 118 —

Rbd. 236 —

Commission 2 Prozent „ 4 69

Rbd. 240 69 à 24 Sgr. Rthlr. 192 17 3

oder circa 7½ Procent vom Werthe.

Beilage H.

Ladung Hières Salz p. Schiff Hevelius im Jahre 1837 nach Wolgast geliefert.

470,450 Kilogr. Salz
à Frs. 22 p. Last von 2000 Kilogr. Frs. 5174 95 —

à 8 Sgr. Rthlr. 1379 29 7

Sundzoll 235 Last Spec. R. 117 24

Rbd. 235 —

Commission 2 Procent „ 4 67

Rbd. 239 67

à 24 Sgr. . . . Rthlr. 191 22 9

circa 14 Procent!

Beilage J.

Ladung Cadix p. Eduard im Jahre 1835 nach Riga.

130 Last Salz à Rs. 65		422 50	
Zollhauskosten . 2 20			
Commiss. à 20 p. Last 26		28 20	
		450 70	
	à 42 Sgr.	Rthlr. 630 29 5	
Sundzoll 130 Last Sp. R. 65 —			
Rbd. 130 —			
Commission 2 Proc. „ 2 57			
Rbd. 132 57			
	à 24 Sgr.	Rthlr. 106 2 3	
	circa 16 Procent.		

Beilage K.

Ladung Liverpool Salz p. Schiff Juno im März 1842 nach Stralsund.

600 Tons Salz à 12/6 d		£ 375 — —	
Unkosten			
Flussfracht à 3 ß	£ 90 — —		
Dock Gefälle à 2¾ d pr. ton. ...	„ 6. 13. 4.		
Stadt-Abgaben 6 d	„ 15 — —		
Kleine Spesen	„ 1. 6. 8.	„ 113 — —	
		£ 488 — —	
	Commission	„ 12. 4. —	
		£ 500. 4 —	
	à 200 Sgr.	Rthl. 3334. 20 —	
Sundzoll 600 Tons Sp. Rthl. 150 —			
Rbtl. 300 —			
Commission 2 Procent „ 6 —			
Rbtl. 306 —	à 24 Sgr.	Rthl. 244. 24 —	
oder circa 7½ Procent.			

Beilage L.

Ladung St. Ubes Salz p. Schiff John William im Juli 1840 nach Pillau.

991 Moyen Salz à 1500 Reis	Rs.	1486,500		
Ausclarirung der Ladung und Stempel-Papier	„	4,800		
	Rs.	1491,300		
Commission 2 Procent	„	29,826		
	Rs.	1521,126		
Bank Comm. und Wechsel-Courtage à ⅝ Proc.	„	9,500		
	Rs.	1530,626		
à 50 Sch. pr. 1000 Rs.	m℔	4783,3		
à 45 Sgr.	Rthl.	2391.	17.	9
Sundzoll 991 Moyen oder				
283¼ Last ..... Sp. R. 141. 28.				
Rbtl. 283. 16.				
Commission 2 Proc. „ 5. 64.				
Rbtl. 288. 80 à 24 Sgr.	Rthl.	231.	2	—
oder circa 9⅔ Procent.				

Beilage M.

Ladung Trapani Salz p. Schiff Navarin 1842 im Juli nach Elseneur.

614 Salmen à 10 Tari 5 Grani ...	Sic. Unz.	209.	23.	10.
Unkosten, Messen, Wächterlohn		3.	4.	—
Commission 2 Procent		4.	6.	10.
	Sic. Unz.	217.	4.	—
à 2½ Piaster	Piast.	542.	10.	—
Consulat	„	5.	8.	—
	Piast.	548.	6.	—
à 83 Grani				
240 Grani 1 Piast.	m℔	1571.	9.	
à 45 Sgr.	Rthl.	785.	23.	5.

Sundzoll 614 Salmen
153½ Last ....Rbtl. 153. 48.
Commission 2 Proc. „ 3. 6.
Rbtl. 156. 54.
à 24 Sgr. Rthl. 125. 7. 6.
circa 16 Procent.

Beilage N.

Specification
of the Sound Dues p. Constantia of Fayal Captain J. Chriszostomo from Fayal bound for Baltic.

Shippers.			Consignees.		
Joao d'Almeida Lima			A. Vieira Maciel.		
JAL	17/1 & 3/2 & 9/6 Pipes Wine			Sp.	40 —
Domingos Ribeiro de Carvalho			Do.		
DRG	20 Pipes Wine			„	40 —
A. V. Maciel			Schultze in Stettin.		
FRLP *IFPS*	71/1 — „ 3/2 — „ 5/6 — „ 2/2 — „	— „ —		„	147 —
A. J. F. Rocka			A. V. Maciel.		
AIFR *MIR* *EIS*	49/1 — „ 22/2 — „	— „ —		„	120 —
Without bills of Lading according to the Manifest					
	4/1 & 7/2 & 1/4 & 18/6 Pipes Wine			„	21 24
Belonging to the Captain					
	½ Pipe Wine free			„	— —
				SpcRdlrs.	368 24

Sound Customhouse the 8 Juli 1843.

pr. Olrik. Engelsen.

Beilage O.

Uebersicht der Einnahme Dänemarks an Leuchtfeuergeldern und der Ausgaben für Unterhaltung der Leuchtfeuer und Baken in den Jahren 1841 nnd 1842.

Einnahme pro 1841.

I. an Feuer- und Bakengeld, welche im Sunde und den Belten von den durchgehenden Schiffen erhoben worden:

1. im Sunde	95,960 Rbth.	36 Schill.		
2. im grossen Belt . .	8,281 „	24 „		
3. im kleinen Belt . .	1,142 „	72 „		
			105,384 Rbth.	36 Schill.

II. an speciellen Feuergeldern, welche in den einzelnen Häfen von den einlaufenden Schiffen erhoben werden:

1. in Dänemark. . .	70,603 Rbth.	84 Schill.		
2. in Schleswig. . .	16,758 „	25 „		
3. in Holstein . . .	10,789 „	14 „		
			98,151 Rbth.	47 Schill.
Summa aller Feuergelder			203,535 Rbth.	83 Schill.

Ausgabe pro 1841.

I. Leuchtfeuerwesen in Dänemark

1. Gehalte u. Löhnungen	10,780 Rbth.	38 Schill.		
2. Bauten . . . . . (darunter für Errichtung eines neuen Feuers auf Hesselöe im Kattegatt 12,300 Rbth.)	18,421 „	95 „		
3. Feuerung und Licht	7782 „	82 „		
4. andere Ausgaben. .	6460 „	— „		
	43,445 Rbth.	23 Schill.		
II. Leuchtfeuerwesen in den Herzogthümern .	1600 „	— „		
III. Bakenwesen. . . .	1541 „	— „		
Summa aller Ausgaben . . .			46,586 Rbth.	23 Schill.
Also Ueberschuss pro 1841 . . .			156,949 Rbth.	60 Schill.

Einnahme pro 1842.

I. Feuer- und Bakengelder im Sunde und den beiden Belten anzunehmen auf mindestens . . . . 105,000 Rbth.

Anmerkung. In dem Rechenschafts-Bericht pro 1842 hat das Dänische Gouvernement die Einnahme an Leuchtfeuergeldern im Sunde und den Belten nicht speciell angegeben, wie pro 1841 geschehen. Die Schiffsfrequenz im Sunde war 1842 um 777 Schiffe geringer als 1841, dagegen trat die Erhöhung der Abgabe um 12½ Procent nach §. 12 des Tarifs vom 1. Juni 1842 ein, und sonach kann die Einnahme jedenfalls nicht geringer angenommen werden als pro 1841.

II. Specielle Leuchtfeuer-Abgabe in den Häfen:		
1. in Dänemark	67,516 Rbth.	
2. in Schleswig	16,265 „	
3. in Holstein.	8,537 „	
		92,318 Rbth.
Summa aller Feuer- und Bakengelder		197,318 Rbth.

Ausgabe pro 1842.

I. Leuchtfeuerwesen in Dänemark.		
1. Gehalte etc.	11,799 Rbth.	
2. Bauten	11,215 „	
3. Feuerung und Licht	8,015 „	
4. andere Ausgaben.	11,758 „	
5. extraordinaire Bau-Ausgabe für Anlage des Leuchtfeuers auf Hanstholm und des Leuchtfeuerschiffes auf Anholt .	76,229 „	
Summa	119,016 Rbth.	
II. Leuchtfeuerwesen in den Herzogthümern .	2,504 „	
III. Bakenwesen	3,309 „	
		124,829 Rbth.
Also Ueberschuss pro 1842 .		72,489 Rbth.

Beilage P.

Taxe für das Fähramt zu Helsingöer.

Zufolge der allergnädigsten Resolution Seiner Majestät vom 25. März 1836 ist das Fähramt zu Helsingöer bis auf weiteres berechtigt, folgende Bezahlungen zu entnehmen:

§. 1.

Von der Bestimmung der Taxe nach der Jahreszeit, Tag- und Nachtzeit, sowie nach der Beschaffenheit des Wetters und des Fahrwassers.

In Hinsicht der Witterung — in soweit es Einfluss auf die Bezahlung hat — unterscheidet man zwischen a) ruhigem Wetter; b) erstem Kühltegrad, d. i. beim ersten Reff im Marssegel bis zum zweiten Reff im Marssegel; c) zweitem Kühltegrad, d. i. beim zweiten Reff im Marssegel bis zum dritten Reff im Marssegel; d) drittem Kühltegrad, d. i. beim dritten Reff im Marssegel; und e) wenn das Fahrwasser für unschiffbar erklärt wird.

Die Kühltegrade werden mit respective 1, 2 oder 3 weissen Flaggen mit schwarzgemalten Kugeln signalisirt, die des Tags vom Wachschiff aufgeheisst werden, worauf das Signal mit einer entsprechenden Anzahl Kugeln von der Brücke repetirt wird. Des Nachts dagegen werden die Kühltegrade von dem Inspector bestimmt, und wird in solchem Falle allein auf der Brücke signalisirt; eben so ist das Verfahren um die Zeit des Winters, da das Wachschiff nicht auf der Station ist.

Unschiffbares Fahrwasser wird mit einer Flagge, weiss mit rothem Kreuz, bezeichnet, wenn die Fahrt wegen Sturm oder Treibeis dermassen schwierig ist, dass augenscheinliche Gefahr damit verbunden, welches von dem Fähramts-Inspector in Verein mit dem Amts-Altermann bestimmt wird. Unter solchen Umständen gilt keine Taxe, sondern es steht einem Jeden frei, um die Beförderung zu accordiren mit Wem er will und kann, sei es in oder ausser dem Amte.

I. Beförderung zollklarirender Schiffsführer von und nach ihren Schiffen u. s. w.

§. 2.

Von der Schiffertourtaxe.

Um einen Schiffer zur Sundzollklarirung von seinem Schiffe an Land und wiederum an Bord zu befördern, darf höchstens entnommen werden:

Des Sommers:

bei ruhigem Wetter	7	Rthlr. Silber
unterm ersten Kühltegrad, welcher der erste Grad zur Erhöhung ist	9	- -
unterm zweiten Kühltegrad . . .	12	- -
unterm dritten Kühltegrad . . .	16	- -

Des Winters wird jede der bemeldeten taxmässigen Bezahlungen um 3 Rthlr. Silber erhöht. Für die Beförderung zur Nachtzeit wird ferner die Bezahlung des Sommers um 2 Rthlr., und des Winters um 3 Rthlr. Silber erhöht.

§. 3.

Einige nähere Bestimmungen in Betreff der Taxe.

Die erhöhte Bezahlung für die Beförderung eines Schiffers an Land richtet sich unter den verschiedenen Kühltegraden nach dem Signal, das vom Wachschiffe um die Zeit gegeben wird, da der Schiffer vom Schiff ins Boot geht, und in dem Falle, dass er am Lande das Boot befrachtet hat, um an Bord geführt zu werden, nach dem Signal, das auf der Brücke um die Zeit aufgeheisst ist, da er abgeht. Erhöhte Bezahlung für die Nacht wird auf die nämliche Weise nach dem Anzünden oder Auslöschen des Leuchtfeuers auf Kronburg bestimmt. Ist das Schiff während des Schiffers Aufenthalt am Lande nördlich von Kronburg hingetrieben, so ist der Fährmann berechtigt, die Bezahlung um ⅓theil erhöht zu verlangen.

§. 4.

Von der Verpflichtung der Fährleute, schiffbrüchige Seeleute gratis mitzunehmen u. s. w.

Gegen Erlegung der taxmässigen Bezahlung, oder des Geringeren, worüber man möchte einig geworden sein, ist der Schiffer, welcher das Boot befrachtet hat, berechtigt, in selbigem ohne weitere Bezahlung Personen, die zur Familie des Schiffers gehören, Personen der Schiffsbesatzung, sowie schiffbrüchige Seeleute oder andere Hülfsbedürftige an Land oder an Bord zu nehmen, in sofern ihnen nämlich nach den geltenden Gesetzen der Zugang ans Land verstattet ist. Verlangt der Schiffer Passagiere mit sich an Land oder an Bord zu nehmen, so wird für jede Person mit Gepäck und Koffer 48 Schilling Silber erlegt.

§. 5.

Von der Beförderung der Passagiere.

Für Passagiere, welche mit einem besondern Boote an oder von Bord befördert werden, wird für die erste und zweite Person zusammen 2 Rthlr. Silber, und für mehrere 48 Schilling Silber pro Persona bezahlt. Kinder unter 2 Jahren bezahlen nichts; für Kinder von 2 bis 12 Jahren, für Dienstboten, Leute aus der Volksklasse und schiffbrüchige Seeleute ist die Hälfte zu erlegen.

Personen von Helsingöers Einwohnern, welche zu einem Schiffe hinaus geführt werden, bezahlen für die Tour und Retour 2 Rthlr. Silber, sofern nämlich der Aufenthalt an Bord nicht über eine Stunde dauert; im Fall aber, dass er über diese Zeit hinausreicht, ist der Fährmann berechtigt, 48 Schill. pro Stunde zu verlangen.

Für diese Beförderungen wird die Bezahlung unter dem ersten Kühltegrad um ein Viertheil, unter dem zweiten Kühltegrad um die Hälfte, und unter dem dritten Kühltegrad um den vollen Belauf der Taxe bei ruhigem Wetter erhöht; des Winters, des Nachts und wenn die Beförderung nach Schiffen nördlich von Kronburg geschieht, wird die Zahl um ¼theil der ursprünglichen Grösse erhöht.

Für Passagiere, welche von Dampfpacketschiffen aus ans Land gesetzt werden, wird in jedem Falle 48 Schill. Silber pro Persona mit Gepäck und Koffern bezahlt; für Dienstboten aber, Leute aus der Volksklasse und Kinder unter 12 Jahren nur die Hälfte.

§. 6.

Von der Verpflichtung der Fährleute, Provision und Handelswaaren gratis mitzunehmen.

Der Schiffer ist berechtigt, ohne anderweitige Bezahlung in dem Boote, das ihn an Land und an Bord befördert, 2 Wasserfässer nebst so viel Provision mitzunehmen, als dem Rudern oder Segeln des Bootes kein Hinderniss ist, sowie überdies Waaren und Güter bis zu einem gesammelten Gewichte von 300 Pfund. Unter bemeldeter Bedingung können ebenfalls Kaufmannswaaren mit dem Schiffer, wenn er an oder von Bord geht, gegen die in der Taxe festgesetzte Bezahlung für jedes Stück Gut befördert werden.

Werden mehr, als 2 Wasserfässer, befördert, so

wird für die mehreren Fracht gleichwie für anderes Rundgut erlegt; doch ist die Bezahlung nur für die Beförderung an Bord zu erlegen.

§. 7.

Von der Bezahlung für die Beförderung der Schiffer, welche entweder mit eigenem Boote oder auf andere Weise an Land gegangen sind.

Schiffsführer, welche mit eigenem Boote an Land gehen, und mit dem Fährboote zurückbefördert zu werden wünschen, bezahlen ¾theil des taxmässigen Betrages. Erhöhung für den Kühltegrad sowie für die Nacht wird nach der Zeit berechnet, da der Schiffsführer ins Fährboot geht. Für die Beförderung des Schiffsbootes an Bord ist der Fährmann berechtigt, für jedes Paar Ruder, das er führt, ¼theil der vollen verordneten Bezahlung mehr zu verlangen; doch ist für Schottinge und kleine norwegische Prahme die Bezahlung nur der für ein Paar Ruder gleich zu rechnen.

Hat der Schiffer hingegen kein Fährboot gebraucht, sondern ist auf eine andere Weise ans Land gekommen, so wird für die Beförderung an Bord eben so viel bezahlt, als wenn er mit dem Fährboote an Land gegangen wäre.

§. 8.

Von der Vergütigung für Aufhaltung.

Bleibt ein Schiffer, welcher mit dem Fährboote ans Land gekommen ist, eine Stunde über die Zeit aus, da er bestimmt hat, an Bord zu gehen, so ist der Fährmann, welcher ihn befördern soll, berechtigt, für jede ½ Stunde, die er länger aufgehalten wird, 48 Schill. Silber zu verlangen, und bleibt der Schiffer im Ganzen 3 Stunden aus, so verliert er, ungeachtet des erlegten Wartgeldes, sein Recht zur Retour für die entrichtete Bezahlung und ist in solchem Falle verpflichtet, wenn er Beförderung wünscht, ein anderes Fährboot gegen halbe taxmässige Bezahlung zu bestellen, in sofern er Wasser oder Provision ausführt, und sonst Bezahlung als Passagier nach der Taxe §. 5.

§. 9.

Dass die Fährleute sich genau nach der Taxe richten sollen.

Kein Fährmann ist berechtigt, höhere Bezahlung zu bedingen, als die oben genannten Bestimmungen erlauben, das Schiff möge liegen, wo es wolle, es sei denn, dass er dem Schiffe während der Abwesenheit des Schiffers einen Mann stellt, oder auf sonstige Weise

dem Schiffe, ausser den in der Verordnung oder Taxe genannten Fällen, Assistance leistet. Macht ein Fährmann sich nichts desto weniger einer höheren Forderung in Rücksicht der Bezahlung schuldig, so wird er nach der Verordnung gestraft.

II. Beförderung von Gütern und Waaren von und nach den Schiffen im Sunde.

§. 10.

Von der Befrachtung pro Last.

Die Befrachtung geschieht pro Last nach der aufgebrannten Trächtigkeit der Mitteljöllen und Fährböte in Commerzlasten.

Die Fracht ist 4 Rthlr. Silber pro Commerzlast nebst 8 Schill. pr. Rthlr. Ansagegeld.

§. 11.

Von der Befrachtung pro Stück.

Wenn die Fähre oder das Boot nicht mit der vollen tragbaren Ladung befrachtet wird, so ist die Fracht nach folgenden Grössen, ausser den 8 Schill. pr. Rthlr. Ansagegeld, zu berechnen.

	Silber.	
1. Von dem sogenannten Rundgut.		
a. Flüssige Waaren.	Rbtl.	ß
1 Geneverstück (3½ Stck. pr. Commerzlast) à 90/4	1	20
1 Pipe (5 Pipen pr. Commerzlast) à 60/4	—	78
1 Oxhoft (10 Oxh. pr. Commerzlast) à 30/4	—	38
1 Ohm oder Tierce (15 Stck. pr. Commerzlast) à 20/4	—	26
1 Tonne (17 Tonnen pr. Commerzlast) à 17/4	—	22
½ Tonne (30/2 Tonnen pr. Commerzlast) à 8½/4	—	13
1 Anker (48 Anker pr. Commerzlast) à 5/4	—	8
½ Anker (80/2 Anker pr. Commerzlast) à 2½/4	—	5
b. Trockne, fettige und gesalzene Waaren in Foustagen, in sofern sie nicht besonders angeführt sind.		
1 Tonne (20 Tonnen pr. Commerzlast)...........................	—	20
½ — (36/2 — —)...........................	—	11
¼ — (60/4 — —)...........................	—	7
⅛ — (96/8 — —)...........................	—	4
1/16 — (144/16 — —)...........................	—	3
Anschoves, 1 Kruke (756 Kruken pr. Commerzlast)............	—	1
Kaffee, 1 Fass (5 Fässer pr. Commerzlast) ... circa 1000 ℔ br.	—	80
1 Tonne (16 Tonnen pr. Commerzlast) ... à 300 ℔ br. in grösseren oder kleineren Foustagen verhältnissmässig; in Säcken u. andern Emballagen, s. Stückgut.	—	24
Corinthen, 1 Fass (6 Fässer pr. Commerzlast) .... à 800 ℔ br. in grösseren oder kleineren Foustagen verhältnissmässig.	—	64

	Silber.	
	Rthl.	ß
Kienruss, 1 Fass (2 Fässer pr. Commerzlast)..... à 1000 ℔ br. in grösseren oder kleineren Foustagen verhältnissmässig.	1	
Reiss, 1/1 Fass (8/1 Fässer pr. Commerzlast)....... à 600 ℔ br.	—	48
½ Fass (12/2 Fässer —)....... à 400 ℔ br.	—	32
¼ Fass (22/4 Fässer —)....... à 200 ℔ br.	—	18
Backpflaumen, 1 Fass (8 Fässer pr. Commerzlast). à 600 ℔ br. in grösseren oder kleineren Foustagen verhältnissmässig.	—	48
Zucker, 1 Fass (4 Fässer pr. Commerzlast)..... à 1300 ℔ br.	1	
1 Tonne (16 Tonnen pr. Commerzlast).. à 300 ℔ br. in grösseren oder kleineren Foustagen verhältnissmässig; in Kisten und Kasten, s. Stückgut.	—	24
Silberglätte, 1 Fass (8 Fässer pr. Commerzlast).. à 600 ℔ br. in grösseren oder kleineren Foustagen verhältnissmässig.	—	48
Talg, 1 Fass (8 Fässer pr. Commerzlast)...... circa 600 ℔ br.	—	48
Tabak, 1 Fass (4 Fässer pr. Commerzlast).. circa 1000 ℔ br. in grösseren und kleineren Foustagen verhältnissmässig; in Körben, Matten etc., s. Stückgut.	1	
Weinstein, 1 Fass (5 Fässer pr. Commerzlast) circa 1000 ℔ br. in grösseren und kleineren Foustagen verhältnissmässig.	—	78
2. Sturzgut.		
Gerste, Buchweizen sammt Rapps und Rübsamen, pr. Tonne (28 Tonnen pr. Commerzlast)............	—	9
Erbsen, pr. Tonne (22 Tonnen pr. Commerzlast)............	—	12
Hafer, Hanfsamen und Malz, pr. Tonne (33 Tonnen pr. Commerzlast)	—	8
Weizen, pr. Tonne (24 Tonnen pr. Commerzlast)............	—	11
Leinsamen und Roggen, pr. Tonne (26 Tonnen pr. Commerzlast)	—	10
Salz und Steinkohlen, pr. Tonne (20 Tonnen pr. Commerzlast) Für diese Bezahlung ist der Fährmann verpflichtet, die Decken (Matten) zur Unterlage zu liefern.	—	13
3. Stückgut.		
a. Waaren, wovon 5200 Pfd. über 80 Cubicfuss ausmachen.		
Baumwolle, 1 Ballen (8 Ballen pr. Commerzlast) circa 300 ℔ br.	—	48
Kaffee, 1 Sack (34 Säcke pr. Commerzlast)..... circa 150 ℔ br.	—	12
1 Sack (52 — —)..... circa 100 ℔ br.	—	8
Cigarren, 1 Kiste (474 Kisten pr. Commerzlast)............	—	1
Citronenschalen, 1 Ballen (5 Ballen pr. Commerzlast circa 300 ℔ br.	—	78
Bettzeug und Leinwand, 10 Stck. (500 Stck. pr. Commerzlast)	—	8
Feigen und Rosinen, 1 Kiste. (186/1 Kisten pr. Commerslast)..	—	2
½ — . (360/2 — —)..	—	1
½ Tonne (28/2 Tonnen —)..	—	14
¼ — . (50/4 — —)..	—	8
in Körben und andern Emballagen ... pr. 100 ℔ br.	—	8
Federn, Schreibfedern, 1 Ballen (6 Ballen pr. Commerzlast)............ à 150 ℔ br.	—	64
Bettfedern, 1 Ballen (8 Ballen pr. Commerzl.) à 200 ℔ br.	—	48
Flämisch Tuch und feines Segeltuch, 5 Stck. (212 Stck. pr. Commerzlast)............	—	8

	Silber.	
	Rbtl.	ß
Flossholz und Korkholz, 1 Sack (1390 ℔ pr. Commerzlast) ....circa 150 ℔ br.	—	43
in Bündeln und lose verhältnissmässig.		
Früchte: Apfelsinen, Citronen und Pommeranzen, 1/1 Kiste (30/1 Kisten pr. Commerzlast)	—	13
½ Kiste (59/2 Kisten pr. Commerzlast)	—	7
Garn, 1 Ballen (4 Ballen pr. Commerzlast) ...... à 900 ℔ br.	1	
in grösseren und kleineren Ballen verhältnissmässig.		
Glas, 1 Kasten oder 1 Kiste (13 Kasten pr. Commerzlast)......	—	30
Hanf, gehechelt und ungehechelt, nebst Werg (2900 ℔ pr. Commerzlast) .... pr. 100 ℔ br.	—	14
Häute, trockne, 1 Stck. (130 Stck. pr. Commerzlast)	—	3
gesalzne, 1 — (90 — —)	—	4
Hopfen, 1 Ballen (4 Ballen pr. Commerzlast) circa 350 ℔ br.	1	
in grösseren und kleineren Ballen verhältnissmässig.		
Flachs, gehechelt und ungehechelt (3550 ℔ pr. Commerzlast) pr. 100 ℔.	—	12
Indigo, 1 Kiste (24 Kisten pr. Commerzlast) ..... à 200 ℔ br.	—	16
in grösseren und kleineren Kisten verhältnissmässig.		
Korkpfropfen (930 ℔ pr. Commerzlast) .... pr. 100 ℔	—	42
Lorbeerblätter, 1 Ballen (4 Ballen pr. Commerzlast) à 300 ℔ br.	1	
Mandeln, 1 Ballen (11 Ballen pr. Commerzlast) à 400 ℔ br.	—	36
in grösseren oder kleineren Ballen oder Emballagen verhältnissmässig.		
Pommeranzenschalen, 1 Ballen (7 Ballen pr. Commerzlast) à 300 ℔ br.	—	56
Sohlleder, 1 Ballen (26 Ballen pr. Commerzlast) circa 200 ℔.	—	16
Salpetersäure, Vitriolöl etc., 1 Korbflasche (26 Stck. pr. Commerzlast) .... à 200 ℔ br.	—	32
Segeltuch, 5 Stck. (120 Stck. pr. Commerzlast)................	—	16
Senesblätter, 1 Ballen (6 Ballen pr. Commerzlast) à 300 ℔ br.	—	64
Schmack (Sumach), 1 Ballen (16 Ballen pr. Commerzlast) circa 300 ℔ br.	—	24
in grösseren und kleineren Emballagen verhältnissmässig.		
Stäbe: Pipenstäbe u. Böden 1 Schock (6 Schock pr. Commerzlast)	—	64
Oxhoftstäbe u. Böden 1 — (9 — —)	—	43
Tonnenstäbe u. Böden 1 — (11 — —)	—	35
Halbtonnenstäbe und Böden 1 Schock (20 Schock pr. Commerzlast)	—	19
Ankerstäbe und Böden nebst andern kleineren Stäben, 1 Schock (48 Schock pr. Commerzlast)	—	8
Zucker: Brasilianischer, 1 Kiste (3 Stck. pr. Commerzlast) circa 1600 ℔ br.	1	32
Havannah, 1 Kiste (12 Stck. pr. Commerzlast) circa 1600 ℔ br.	—	32
Candies, 1 Kiste .... circa 100 ℔ br.	—	8
Nagel, 1 Kiste (24 Kisten pr. Commerzlast) .. circa 200 ℔ br.	—	16
in andern sowohl grösseren als kleineren Emballagen verhältnissmässig.		

	Silber. Rbl.	Silber. ß
Thee, 1 Kiste (8 Kisten pr. Commerzlast) ..... circa 220 ℔ br. in kleineren Kisten verhältnissmässig.	—	48
Taback, 1 Korb (4 Körbe pr. Commerzlast). circa 1000 ℔ br. in grösseren und kleineren Emballagen verhältnissmässig.	1	
Tauwerk, aller Art (3200 ℔ pr. Commerzlast) ..... pr. 100 ℔	—	12
Wolle, 1 Ballen (5 Ballen pr. Commerzlast) circa 300 ℔ br.	—	80
Fassreife: Tonnenreife und andere grössere Arten ... 100 Bund	—	64
Ankerreife und dergleichen kleinere Reife .... 100 Bund	—	48
Ballastschaufeln oder -spaten .... 1 Pack à 12 Stck.	—	16
Bouteillen .... pr. 1000 Stck.	1	48
Wein: Kisten: .... 1 Kiste von 100 bis 120 Bouteillen	—	40
1 — 50 — 60 —	—	24
in andern Kisten verhältnissmässig.		
b. Für Waaren, wovon 5200 Pfd. 80 Cubicfuss ausmachen, ist im Allgemeinen zu entrichten.		
Wenn das Gewicht angegeben ist .... pr. 100 ℔ br.	—	8
Wenn das Gewicht nicht angegeben ist .... pr. Cubikfuss	—	5
Doch sind folgende Artikel ausgenommen:		
Fliesen (32 Cubicfuss pr. Commerzlast), wofür pr. Cubicfuss zu entrichten ist	—	12
Marmor und Alabaster in Blöcken und verarbeitet (31 Cubicfuss pr. Commerzlast), wofür pr. Cubicfuss zu entrichten ist	—	12
Mühlsteine und Sandsteine (40 Cubicfuss pr. Commerzlast), wofür pr. Cubicfuss zu entrichten ist	—	10

§. 12.

Nähere Bestimmung über die Befrachtung pr. Stck.

Waaren, die nicht in vorigem Paragraph genannt worden, sind in demselben unter die Classe zu rechnen, zu der sie gehören, und ist die Abgabe dafür im Verhältniss zu den dort genannten Artikeln zu entrichten, welchen sie am nächsten kommen. Für Emballagen von unbekanntem Inhalte ist die Bezahlung pro 100 Pfund br. zu berechnen, wenn jeder Cubikfuss nämlich 65 Pfund oder darüber wiegt; im entgegengesetzten Falle aber pro Cubikfuss.

§. 13.

Nähere Bestimmung über die Befrachtung pr. Last.

Die Beförderung von Waaren und Gütern mit einer Mitteljölle oder einem Fährboote kann, wie bisher, wenn der Befrachter und der Befrachtete darum einig sind, mit $\frac{1}{4}$, $\frac{1}{2}$, $\frac{3}{4}$ und voller Fracht bezahlt werden, welches nach dem angeschichteten Lastraum der aufgebrannten Trächtigkeit des Bootes in Commerzlasten zu

bestimmen ist und mit 4 Rthlr. Silber pro Commerzlast berechnet wird. Im entgegengesetzten Falle wird die Fracht nach den Bestimmungen des §. 11 berechnet.

§. 14.

Wenn Mitteljöllen forgrebs befrachtet werden.

Werden Mitteljöllen forgrebs befrachtet, so dass es nur dem Befrachter allein zusteht, über den ganzen Lastraum zu disponiren, so ist die Fracht hiefür 3½ Rthlr. Silber pro Commerzlast der aufgebrannten Trächtigkeit nebst 8 Schill. pro Rthlr. Ansagegeld.

§. 15.

Von der Befrachtung der Fahrböte.

Der Führer eines Fährbootes ist verpflichtet, mit Gütern auszugehen, selbst wenn diese weniger, als ½ Commerzlast ausmachen, sowie mit einem Briefe allein; aber ist in solchem Falle berechtigt, die Bezahlung wie für ½ Commerzlast zu verlangen.

§. 16.

Von der Börttaxe.

Bei ruhigem Wetter sowie unter dem ersten Kühltegrad geht täglich einmal zur bestimmten Zeit eine Fährjölle als Bört zu den auf der Rhede liegenden Schiffen ab, wenn nämlich so viel zur Versendung damit angemeldet ist, dass die, nach den unten angeführten Bestimmungen, fallende Fracht in Allem wenigstens 2 Rthlr. Silber ausmacht. Diese Bört soll Passagiere, Briefe und Güter zur Versendung von geringem Umfang nach und von den Schiffen mitnehmen gegen Bezahlung für Güter nach der Taxbestimmung für jede einzelne Art, jedoch nicht weniger, als 48 Schill. Silber für jedes Schiff, welches anläuft; für Passagiere, worunter keine klarirende Schiffer inbegriffen sind 48 Schill. Silber pro Persona, und für einen Brief 48 Schill. Silber, wenn keine Güter gelöscht, oder von demselben Schiffe oder in dasselbe geladen werden, in welchem Falle Nichts für den Brief erlegt wird. In soweit nach den allgemeinen Regeln Erhöhung für den ersten Kühltegrad Statt findet, wird unter dem ersten Kühltegrad ein Viertheil der Taxe für ruhiges Wetter zugelegt.

§. 17.

Von der Erhöhung der Bezahlung für die Beförderung von Gütern und Waaren.

Für die Beförderung von Waaren und Gütern wird keine Erhöhung für Kühltegrade berechnet; dagegen aber wird die taxmässige Bezahlung in den Winter-

monaten um $\frac{1}{3}$theil erhöht. Für Beförderung eines Briefes ohne beifolgende Güter wird unter dem ersten Kühltegrad $\frac{1}{4}$theil, unter dem zweiten die halbe, und unter dem dritten doppelte Erhöhung berechnet. Ausser diesen Erhöhungen wird bei Nachtzeit oder des Winters $\frac{1}{3}$theil der ursprünglichen taxmässigen Bezahlung erlegt.

§. 18.

Von der Taxe für die Beförderung von Ankern, Tauen und Ankerketten.

Für die Beförderung von Ankern, Ankerketten und Ankertauen ist die Bezahlung in den Sommermonaten, wenn die Versendung bei ruhigem Wetter geschieht:

für 1 Anker ohne Stock bis zu 1 Schiffpfund Gewicht . . . . 3 Rthlr. Silber

für grössere Anker ohne Stock, für das erste Schiffpfund. . . . . 3 - -

und 48 Schill. Silber für jedes $\frac{1}{4}$ Schiffpfund Uebergewicht.

Für Anker mit Stock die Hälfte mehr.

Für Ankerkette und Tau.

Wenn Ankerkette nebst Anker ausgeführt wird, ist die Bezahlung nach der Dimension und dem Gewicht der Kette pro Klafter nach der, der Taxe beigefügten Tabelle zu berechnen, und wird pro Schiffpfund erlegt 32 Schill. Silber.

Wenn Ankertau nebst Anker ausgeführt wird, ist die Bezahlung übereinstimmend mit der für eine, der Schwere und Länge des Taues entsprechende Ankerkette nach der Tabelle; wenn Ankerkette oder Tau ohne Anker ausgeführt wird, ist bis zu 1 Schiffpfund Gewicht 3 Rthlr. Silber zu bezahlen und 8 Schill. für jedes $\frac{1}{4}$ Schiffpfund darüber. In den Wintermonaten $\frac{1}{3}$theil Erhöhung.

Wird verlangt, Anker, Ankerketten und Taue unterm Kühltegrad auszuführen, so wird die Bezahlung durch Accord bestimmt, aber dergestalt, dass es dem Befrachter frei steht, zu accordiren mit Welchem des Amtes er will. Lässt sich kein Accord treffen, soll der Fährmann, an dem die Tour ist, verpflichtet sein, ohne Verzug die Beförderung zu verrichten, wonach

die Bezahlung bei gesetzmässigem Verfahren nach Bestimmung der Verordnung festgesetzt wird.

§. 19.

Von der Entscheidung der Uneinigkeiten über die Bezahlung für den Transport von Gütern.

Im Fall, dass ungleiche Meinungen wegen der Bezahlung für ans Land gebrachte oder an Bord zu schaffende Güter Statt finden sollten, wird die Sache dem Inspector des Fähramts gemeldet, welcher in Gegenwart der Beikommenden in Verein mit dem Zollinspector an der Sund-Zollkammer und dem Zoll- und Consumptions-Inspector zu Helsingöer, oder falls einer von ihnen Verhinderung haben sollte, mit einem der Oberbedienten, nach Stimmenmehrheit decidirt, welche Erkennung dann durchaus entscheidend ist.

§. 20.

Von der Bezahlung für Wachehalten.

Für Wachehalten bei Gütern, welche die Nacht über im Fahrzeug verbleiben, ist der Fährmann berechtigt, wenn der Empfänger der Waaren verlangt, dass Wache gehalten werde, des Sommers eine Vergütigung von 48 Schill. und des Winters von 1 Rthlr. Silber für jede Nacht zu verlangen.

III. Beförderung von Personen, Gütern und Vieh nach und von Helsingöer, Humlebek, Vedbek und Landskrona.

§. 21.

Von der Taxe für die Beförderung nach Helsingborg, was Personen betrifft.

Beförderung von Reisenden nach und von Helsingborg.

Für ein Fährboot zur Beförderung einer Person mit einer Bedienung und Gepäck bis auf volle 400 Pfund	3 Rthl.	— Sch. Silb.		
für jede Person mehr	— -	48	-	-
Für ein Fährboot zur Beförderung einer Person mit einer Bedienung und einer Kutsche nebst Gepäck	7 -	—	-	-
mit einem Wienerwagen oder einem andern halbverdeckten Wagen	6 -	—	-	-
mit einem offenen Wagen und jeder Art einspänniges Fuhrwerk	5 -	—	-	-
für jede Person mehr in demselben Boote	— -	48	-	-

Wiegt das Gepäck eines Reisenden über 400 Pfund, so wird überdies

für jedes 100 Pfund Uebergewicht
bezahlt . . . . — Rthl. 8 Sch.Silb.
Für Kinder unter 12 Jahren wird die Hälfte, für Kinder unter 2 Jahren Nichts bezahlt.

In sofern entweder wegen der Beschaffenheit und Grösse des Wagens, oder auf Verlangen des Reisenden eine Mitteljölle zur Beförderung gebraucht wird, ist zu erlegen 12 - — - -
und hat der Reisende solchenfalls das Recht, für diese Bezahlung, ausser dem Angeführten, noch 2 Pferde mit einem Aufpasser und so viel Personen mitzunehmen, als bequem im Boote Platz finden können. Die Retourfracht wird mit $\frac{2}{3}$theil der ordinären Taxe bezahlt, und das Boot kann entweder gleich auf dem Ansagecomtoir für die Tour und Retour bestellt werden, in welchem Falle der Fährmann verpflichtet ist, auf den Reisenden während 6 Stunden zu warten und ihn zurückzuführen — oder es kann auch für die Retour gegen Retourfracht bis 1 Stunde nach der Ankunft gemiethet werden, in welcher Zeit es auf Verlangen des Reisenden, sich aufhalten soll. Falls der Reisende nach Anzündung des Leuchtfeuers auf Kronburg von Helsingborg abgeht, wird für die Retour $\frac{1}{3}$theil mehr bezahlt, als die sonstige Bestimmung ist. Rücksichtlich der Aufhaltung des Fährmannes soll übrigens den Bestimmungen in der Verordnung §. 15 gefolgt werden.

§. 22.

Gleichfalls, was Pferde, Wagen u. s. w. betrifft.

Für Beförderung von Wagen, Pferden und Vieh, womit keine Reisende folgen, wird erlegt:
Für eine Kutsche . . . . 6 Rthl. — Sch. Silb.
Für einen Wienerwagen oder einen andern halbverdeckten Wagen . . 5 - — - -
Für einen offenen Wagen und jede Art einspänniges Fuhrwerk . . . 4 - — - -
Für ein Pferd . . . . 4 - — - -
Für jedes Pferd mehr, das im Boote Platz finden kann . . . . . . 1 - 64 - -
Für Vieh ist die Bezahlung wie die für Pferde.

Für die angeführte Bezahlung werden zugleich die nöthigen Aufpasser und Hüter befördert.

§. 23.

Für Beförderung von Gütern und Waaren wird nach der Taxe für ähnliche Beförderungen zur Rhede bezahlt.

Gleichfalls, was Güter u. s. w. betrifft.

Für Ladungen unter $\frac{3}{4}$ Commerzlasten ist die Bezahlung wie die für $\frac{3}{4}$ Commerzlasten.

Wenn ein besonderes Boot zur Beförderung von Briefen requirirt wird, ist die Bezahlung . . . . 3 Rthl. Silber

Für diese Bezahlung ist der Fährmann verpflichtet, auf Verlangen, sich eine Stunde nach der Ankunft aufzuhalten, und Briefe an den Absender zurückzunehmen.

Für ein Bugsirboot mit 2 Mann wird erlegt . . . . 2 - -

§. 24.

In allen den genannten Fällen wird die taxmässige Bezahlung unter dem ersten Kühltegrad um ein Viertheil, unter dem zweiten um die Hälfte und unter dem dritten um die volle Bezahlung der Taxe für ruhiges Wetter, und des Nachts sowie in den Wintermonaten um $\frac{1}{4}$theil erhöht. Die Bezahlung wird nach der Zeit und den Kühltegraden, bei Abgang des Bootes bestimmt.

Von der Erhöhung dieser Bezahlungen für Kühltegrade u. s. w.

§. 25.

Für die Beförderung nach und von Vedbek ist die Bezahlung um die Hälfte mehr, als nach und von Helsingborg. Nach und von Humlebek wie nach Helsingborg. Nach und von Landskrona das Doppelte.

Von der Taxe für die Beförderung nach Vedbek, Humlebek und Landskrona.

§. 26.

Ausser den in dieser Abtheilung angeführten Bezahlungen wird das Ansagegeld mit 8 Schill. pro Rthlr. erlegt.

Vom Ansagegeld.

§. 27.

Die Fährleute sind verpflichtet, bei allen Ein- und Ausschiffungen behülflich zu sein, aber dürfen nicht unter Geldstrafe, laut der Verordnung, von Reisenden oder Befrachtern Trinkgeld verlangen.

Von der Verpflichtung der Fährmannschaft, beim Ein- und Ausschiffen behülflich zu sein.

§. 28.

Von Absagung eines bestellten Fahrzeuges.

Wenn ein zur Beförderung bestelltes Fahrzeug abgesagt wird, geniesst der Fährmann die Bezahlung nach der Verordnung §. 8, und für Aufhaltung über die zur Beförderung bestimmte Zeit ist er berechtigt, eine Vergütigung nach der Verordnung §. 7 und 9 zu verlangen.

T a b e l l e
über das Gewicht der Ankerketten nach Dimensionen, sowie über das Verhältniss zwischen dem Gewicht der Ankertaue und dem der Ankerketten.

Die Stärke des Taues im Umkreis gemessen.	Die Stärke der eisernen Ankerkette im Diameter gemessen.	Das Gewicht der Ankerketten pro 10 Klafter.	Die Stärke des Taues im Umkreis gemessen.	Die Stärke der eisernen Ankerkette im Diameter gemessen.	Das Gewicht der Ankerketten pro 10 Klafter.
3 Zoll	$\frac{5}{16}$ Zoll	80 ℔	11 Zoll	$1\frac{1}{16}$ Zoll	700 ℔
4 -	$\frac{3}{8}$ -	105 -	12 -	$1\frac{1}{8}$ -	780 -
$4\frac{1}{2}$ -	$\frac{7}{16}$ -	135 -	$12\frac{1}{2}$ -	$1\frac{3}{16}$ -	860 -
5 -	$\frac{1}{2}$ -	170 -	13 -	$1\frac{1}{4}$ -	960 -
6 -	$\frac{9}{16}$ -	240 -	14 -	$1\frac{5}{16}$ -	1050 -
6^1 -	$\frac{5}{8}$ -	270 -	$14\frac{1}{2}$ -	$1\frac{3}{8}$ -	1150 -
7 -	$\frac{11}{16}$ -	300 -	$15\frac{1}{2}$ -	$1\frac{7}{16}$ -	1250 -
$7\frac{1}{2}$ -	$\frac{3}{4}$ -	360 -	16 -	$1\frac{1}{2}$ -	1380 -
8 -	$\frac{13}{16}$ -	420 -	$17\frac{1}{2}$ -	$1\frac{5}{8}$ -	1600 -
9 -	$\frac{7}{8}$ -	500 -	$18\frac{1}{2}$ -	$1\frac{3}{4}$ -	1830 -
$9\frac{1}{2}$ -	$\frac{5}{8}$ -	560 -	20 -	$1\frac{7}{8}$ -	2130 -
$10\frac{1}{2}$ -	1 -	620 -	22 und 23	2 -	2500 -

Beilage Q.

1) Sommer-Taxe für die Dragöer-Lootsen, Reise- und Schreibergeld einbegriffen.

Von Dragö:

Tiefgehen der Schiffe.	Nach dem Mittelgrunde. Silber		nach Copenhagen. Silber		nach Helsingör. Silber	
	Rbthl.	ß	Rbthl.	ß	Rbthl.	ß
Für 8 Fuss und darunter	7	32	6	80	11	78
9 Fuss	8	8	7	56	13	16
10 -	8	80	8	32	14	50
11 -	9	56	9	8	15	84
12 -	10	32	9	80	17	22
13 -	11	8	10	56	18	56
14 -	11	80	11	32	19	90
15 -	12	56	12	8	21	28
16 -	13	32	12	80	22	62
17 -	14	8	13	56	24	65
18 -	14	80	14	32	26	68
19 -	15	56	15	8	28	71
20 -	16	32	15	80	30	74
21 -	17	8	16	56	32	77
22 -	17	80	17	32	34	80
23 -	18	56	18	8	36	83

2) Winter-Taxe für die Dragöer-Lootsen, Reise- und Schreibergeld einbegriffen.

Von Dragö:

Tiefgehen der Schiffe.	Nach dem Mittelgrunde. Silber		nach Copenhagen. Silber		nach Helsingör. Silber	
	Rbthl.	ß	Rbthl.	ß	Rbthl.	ß
Für 8 Fuss und darunter	9	32	8	80	14	93
9 Fuss	10	32	9	80	16	75
10 -	11	32	10	80	18	56
11 -	12	32	11	80	20	37
12 -	13	32	12	80	22	19
13 -	14	32	13	80	24	—
14 -	15	32	14	80	25	77
15 -	16	32	15	80	27	59

Tiefgehen der Schiffe.	Nach dem Mittelgrunde. Silber		nach Copenhagen. Silber		nach Helsingör. Silber	
	Rbthl.	ß	Rbthl.	ß	Rbthl.	ß
16 Fuss	17	32	16	80	29	40
17 -	18	32	17	80	32	12
18 -	19	32	18	80	34	80
19 -	20	32	19	80	37	52
20 -	21	32	20	80	40	24
21 -	22	32	21	80	45	64
22 -	23	32	22	80	45	64
23 -	24	32	23	80	48	36

Für jeden Tag, den der Lootse über 24 Stunden am Bord ist, erhält er ausserdem 64 Schilling.

Dragöe, Lootscomtoir 1. October 1842.

Beilage R.

Anmerk. In den beiden nachfolgenden Tableaux ist der Antheil des preussischen Handels in einer besonderen Spalte angegeben.

1) Nachweis der im Sunde klarirten nach der Ostsee gehenden Ladungen in den Jahren 1842, 1843 und 1844.

Ladungen.	1842.		1843.		1844.		Durchschnitt pro $18\frac{42}{44}$	
	nach Preussen	nach der Ostsee überhaupt	nach Preussen	nach der Ostsee überhaupt	nach Preussen	nach der Ostsee überhaupt	nach Preussen	nach der Ostsee überhaupt
Eisen und Eisenwaaren	149	204	181	269	191	274	$173\frac{2}{3}$	249
Heringe	214	985	313	886	371	1290	$299\frac{1}{3}$	$1053\frac{2}{3}$
Kaufmannsgüter	210	684	206	624	197	643	$204\frac{1}{3}$	$650\frac{1}{3}$
Salz	89	559	77	620	156	611	$107\frac{1}{3}$	$596\frac{2}{3}$
Steinkohlen	527	1329	616	1438	412	1205	$518\frac{1}{3}$	1324
Wein	23	84	28	112	33	116	28	104
Zucker	74	197	84	240	81	243	$79\frac{2}{3}$	$226\frac{2}{3}$
Diverse Ladungen	120	690	169	772	192	915	$160\frac{1}{3}$	$792\frac{1}{3}$
Ballast	483	2259	559	2439	798	3342	$613\frac{1}{3}$	2680
	1889	6991	2233	7400	2431	8639	$2184\frac{1}{3}$	$7676\frac{2}{3}$

2) Nachweis
der im Sunde klarirten aus der Ostsee kommenden Ladungen in den Jahren 1842, 1843 und 1844.

Ladungen.	1842.		1843.		1844.		Durchschnitt pro 18$\frac{42}{44}$	
	von Preussen	von der Ostsee überhaupt	von Preussen	von der Ostsee überhaupt	von Preussen	von der Ostsee überhaupt	von Preussen	von der Ostsee überhaupt
Balken, Bretter, Dielen, Holz u. Stäbe	767	1929	781	2067	1000	2380	849$\frac{1}{3}$	2125$\frac{1}{3}$
Erbsen	56	57	17	23	28	62	33$\frac{2}{3}$	47$\frac{1}{3}$
Flachs	44	438	63	543	103	559	70	513$\frac{1}{3}$
Gerste	90	206	129	313	388	812	202$\frac{1}{3}$	443$\frac{2}{3}$
Getreide (gemischtes und Malz)...	236	349	254	398	170	363	220	370
Hafer..............	13	39	7	27	56	97	25$\frac{1}{3}$	54$\frac{1}{3}$
Lein- und Rappsaamen	151	632	150	542	157	509	152$\frac{2}{3}$	561
Oelkuchen	82	101	106	126	135	155	107$\frac{2}{3}$	127$\frac{1}{3}$
Roggen	371	470	599	745	620	736	530	650$\frac{1}{3}$
Weizen	809	932	848	981	838	982	831$\frac{2}{3}$	965
Zink	19	20	52	54	59	59	43$\frac{1}{3}$	44$\frac{1}{3}$
Diverse Ladungen	123	1479	74	1432	140	1698	112$\frac{1}{3}$	1536$\frac{1}{3}$
Ballast	43	315	83	296	36	281	54	297$\frac{1}{3}$
	2804	6967	3163	7547	3730	8693	3232$\frac{1}{3}$	7735$\frac{2}{3}$

Literatur des Sundzolls.

Aitzema, Historie van Seken van Staeten en Oorlogh.
Tarva Rosaefontani (i. e. Joh. Suaningii) Chronicon. Hafn. 1560.
Cragii Annales, quibus res danicae ab excessu regis Friderici I. ac deinde a Christiano III. gestae narrantur.
Slange, Geschichte Christians IV.
Dahlmann, Geschichte Dänemarks.
Schlegel, Staatsrecht Dänemarks.
Dumont, Corps diplomatique.
Molesworth, Account of Danmark.
W. Hutt, on the Sound Dues. London 1839.
J. A. Lesser, neu revidirte Sundzollrolle. Kopenhagen und Leipzig 1803.
Mémoire du gouvernement suédois à consulter sur le péage du Sund. Stockholm 1839.
Réplique au Mémoire responsif du gouvernement danois sur le péage du Sund. Stockholm 1840.
(Beide diplomatische Dokumente sind nur als Manuscript gedruckt.)
Lemonius, Denkschrift über die Verhältnisse des Sundzolls. Stettin 1841.
Wurm, der Sundzoll und dessen Verpflanzung auf deutschen Boden.
Zerstreute Aufsätze in der Augsburger Allgemeinen, Preussischen Allgemeinen, Haude- und Spenerschen Zeitung und dem Altonaer Merkur in den Jahren 1844 und 1845.

Gedruckt bei den Gebr. Unger in Berlin.



